



22.059

Botschaft

zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und zum Verpflichtungskredit für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

vom 31. August 2022

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, den Entwurf einer Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes und eines Bundesbeschlusses für die Finanzierung der Erneuerung der Infrastruktur zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

31. August 2022

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ignazio Cassis
Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

Übersicht

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe muss bis Ende 2024 erneuert werden. Neu wird auf die im europäischen Mautmarkt etablierten Lösungen abgestellt. Dies wird die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe wesentlich vereinfachen und den administrativen Aufwand beim Transportgewerbe und beim Bund verringern.

Ausgangslage

Das heute in der Schweiz verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe ist seit seiner Einführung im Jahr 2001 praktisch unverändert geblieben. Die aktuell in den Motorfahrzeugen eingesetzten Geräte sowie die strassenseitige Infrastruktur kommen an ihr technisches Lebensende und müssen bis Ende 2024 erneuert werden. Ein Weiterbetrieb über dieses Datum hinaus ist vertraglich und aus beschaffungsrechtlichen Gründen nicht möglich. Die korrekte Abgabenerhebung könnte nicht mehr vollständig sichergestellt werden.

Auf europäischer Ebene sind mit dem europäischen Dienst zur elektronischen Erhebung von Strassenbenützungsgebühren (European Electronic Toll Service, EETS) harmonisierte einheitliche Standards eingeführt worden, welche die Erhebung der Maut in Europa, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wesentlich vereinfachen und beschleunigen. Die Schweiz hat, ohne die entsprechende EU-Richtlinie zu übernehmen, Anfang 2020 für ausländische Fahrzeuge einen mit dem EETS kompatiblen Erhebungsdienst eingeführt.

Das künftige Erhebungssystem für die schweizerische Schwerverkehrsabgabe soll auf die europäischen Standards abgestimmt und technologisch geöffnet werden. Dies ist auch im Interesse des inländischen, international tätigen Transportgewerbes, da die Mauterhebung im Ausland vereinfacht wird. Weiter werden private Anbieter dem inländischen Transportgewerbe massgeschneiderte Lösungen anbieten können.

Inhalt der Vorlage

Mit dieser Vorlage werden die Rechtsgrundlagen geschaffen, damit das bisherige Erfassungssystem aufgrund der zwingenden notwendigen technischen Erneuerung weiterentwickelt werden kann. Anbieter von Erfassungsdienstleistungen erhalten die Möglichkeit, nach erfolgreichem Durchlaufen eines Zulassungsverfahrens in der Schweiz ihre Dienstleistungen anzubieten und ihre Erfassungssysteme zur Verfügung zu stellen. Dies eröffnet Halterinnen und Haltern von Motorfahrzeugen, die der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterliegen, die Möglichkeit, einen in der Schweiz zugelassenen Anbieter ihrer Wahl mit der Ermittlung der Fahrstrecke zu beauftragen.

Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand. Die Transportunternehmen werden administrativ entlastet, indem sie einerseits mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Entrichtung der Abgabe auch in der EU abwickeln können und indem andererseits Prozesse durch Digitalisierung und Automatisierung vereinfacht werden. Das periodische Auslesen der Fahrleistungsdaten mittels Chipkarte aus den Erfassungsgeräten

und ihre Übermittlung per Post oder auf elektronischem Weg ans Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) fallen dadurch weg. Der Bund wird zudem von der kostspieligen Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden. Demgegenüber muss er die Anbieter für Dienstleistungen entschädigen, die bisher vom BAZG wahrgenommen wurden. Für abgabepflichtige Personen, die nicht im internationalen Verkehr tätig sind, wird ein mit dem EETS vergleichbarer nationaler Erhebungsdienst zur Verfügung stehen.

Die Vorlage umfasst die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes, namentlich im Bereich der Abgabenerhebung. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, Anbieter zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer beizuziehen und dafür zu entschädigen. Er wird die entsprechenden Zulassungsvoraussetzungen in der Schwerverkehrsabgabeverordnung festlegen. Der Erlass der technischen und betrieblichen Vorgaben, welche die Anbieter zu erfüllen haben, wird dem BAZG übertragen. Gleichzeitig werden verschiedene in der Schwerverkehrsabgabeverordnung enthaltene Bestimmungen neu auf Gesetzesstufe verankert.

Um möglichem Missbrauch entgegenzuwirken, soll das BAZG den Schwerverkehr in Zukunft, wie vom Transportgewerbe im Rahmen der Vernehmlassung gefordert, vermehrt mit stationären und mobilen Anlagen erfassen.

Die technische Erneuerung des Erfassungssystems und dessen Harmonisierung mit den europäischen Mautsystemen hat keinen Einfluss auf die Bemessungsgrundlagen. Diese bleiben unverändert. Die Vorlage hat daher auf die Einnahmen des Bundes und auf die Abgabehöhe nur geringe Auswirkungen.

Die vorliegende Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes ist eng mit der Botschaft zur Finanzierung der Modernisierung und Digitalisierung der Eidgenössischen Zollverwaltung verknüpft. Die Kosten für die Realisierung der Kernapplikation für das neue System zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sind darin bereits enthalten. Nicht enthalten sind hingegen die Kosten für die Beschaffung und den Betrieb der neuen Infrastruktur zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer und zur Überprüfung der Mitwirkung bei der Abgabenerhebung sowie für den Rückbau der nicht mehr benötigten Systemteile. Für die Finanzierung dieser neuen Infrastruktur und des erwähnten Rückbaus beantragt der Bundesrat mit dieser Botschaft einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 515 Millionen Franken.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	2
1 Ausgangslage	6
1.1 Handlungsbedarf und Ziele	6
1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung	8
1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	9
1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	10
2 Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren	10
2.1 Vernehmlassungsvorlage	10
2.2 Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	10
2.3 Würdigung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	11
3 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht	13
4 Grundzüge der Vorlage	14
4.1 Die beantragte Neuregelung	14
4.1.1 Allgemeines	14
4.1.2 Erhebungsdienste	15
4.1.3 Zugelassener Anbieter / nationaler Anbieter	16
4.1.4 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung	17
4.1.5 Massgebendes Gewicht	17
4.1.6 Übersicht über die Erhebungsdienste und ihre Anbieter	18
4.1.7 Kontrollen	19
4.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	20
4.3 Umsetzungsfragen	21
4.3.1 Polizeikontrollen	21
4.3.2 Unternehmens-Identifikationsnummer UID	21
5 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	22
5.1 Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes	22
5.2 Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit	30
5.2.1 Antrag des Bundesrates und Begründung	30
5.2.2 Teuerungsannahmen	32
6 Auswirkungen	32
6.1 Auswirkungen auf den Bund	32
6.1.1 Finanzielle Auswirkungen	32
6.1.2 Personelle Auswirkungen	40
6.1.3 Auswirkungen auf DazIT	41
6.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	41
6.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	42

6.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft	43
6.5	Auswirkungen auf die Umwelt	43
7	Rechtliche Aspekte	44
7.1	Verfassungsmässigkeit	44
7.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	44
7.3	Erlassform	45
7.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	45
7.5	Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	45
7.6	Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz	45
7.7	Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	45
7.8	Datenschutz	46
7.8.1	Personendaten	46
7.8.2	Rechtsstellung der Anbieter	47
7.8.3	Datenbekanntgabe	47
7.8.4	Kontrollsystem	48
7.8.5	Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung	48
	Abkürzungsverzeichnis	49
	Anhänge	
1.	Zuständigkeiten BAZG, Anbieter, Halterin oder Halter	51
2.	Kostenübersicht und Kostenvergleich	52
	Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) (Entwurf)	BBl 2022 2324
	Bundesbeschluss für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Entwurf)	BBl 2022 2325

Botschaft

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

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

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

Einerseits blieb die zur Erhebung und Kontrolle der Abgabe eingesetzte fahrzeug- und strassenseitige Infrastruktur seit der Einführung weitgehend unverändert. Verschiedene Komponenten erreichen in absehbarer Zeit das Ende ihrer technischen Lebensdauer und sie können aus beschaffungsrechtlichen Gründen nicht mehr weiterbetrieben werden. Zudem können sie nicht mehr gewartet werden und müssen folglich bis Ende 2024 ersetzt werden. Dies betrifft insbesondere die vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) beschafften und unentgeltlich abgegebenen Erfassungsgeräte, die an der Grenze für die ausländischen Fahrzeuge bereitgestellten Abfertigungsterminals, die bei Zollstellen installierten Bakenanlagen und die im Landesinneren vorhandenen LSVA-Kontrollanlagen.

Andererseits hat sich die Mauterhebung in Europa stark verändert. Die verschiedenen Mautsysteme waren bisher nicht bzw. kaum interoperabel. Für praktisch jedes Mautgebiet musste eine andere OBU im Motorfahrzeug eingebaut oder zumindest mitgeführt werden. Der Wunsch, die verschiedenen länderspezifischen Systeme zur Erhebung der Abgaben zu harmonisieren und die verwendeten OBUs interoperabel auszugestalten, nahm stetig zu. Diese Bestrebungen mündeten in der Richtlinie 2004/52/EG¹ des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, welche die EU-Staaten verpflichtet, den europäischen Dienst zur elektronischen Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren (European Electronic Toll Service, EETS) in ihren Mautgebieten anzuwenden.

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

Der EETS ist vergleichbar mit dem Roaming-Dienst der Mobiltelefonie, welcher es der Nutzerin oder dem Nutzer ermöglicht, ihr oder sein Mobiltelefon weltweit zu nutzen und die dafür anfallenden Gebühren über die Rechnung ihres oder seines Telekommunikationsanbieters zu begleichen. Die Schweiz hat die EETS-Richtlinie der EU formell nicht übernommen. Aufgrund der bestehenden Anforderungen ist eine formelle Übernahme weiterhin nicht angezeigt (vgl. Ziff. 3).

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

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

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

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

Exkurs Weiterentwicklung

Der Bundesrat hat im Verlagerungsbericht 2021² angekündigt, dass er Fragen zur Weiterentwicklung der LSVA klären will. Er hat das Departement für Verkehr, Umwelt, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, dazu bis spätestens Mitte 2023

² Medienmitteilung des Bundesrates zum Verlagerungsbericht 2021; Alpenquerender Güterverkehr: Bundesrat will Verlagerung auf die Schiene weiter stärken (admin.ch).

eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage vorzulegen. Die vorliegende Vorlage befasst sich daher ausschliesslich mit der Erneuerung der bisherigen Erhebungstechnologie und der Harmonisierung von LSVA III mit den europäischen Erfassungssystemen. Mit einem zukunftsgerichteten Erhebungssystem sind Weiterentwicklungen in diesen Fragen kaum eingeschränkt.

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung

Mit einer Studie wurden die technischen Möglichkeiten der LSVA-Generation III analysiert und eine Grundlage für die Ablösung der LSVA-Generation II geschaffen. Dabei spielt die Kompatibilität mit den ausländischen Mauterhebungssystemen und die Aussicht auf Lösungen in bereits bestehenden Systemen eine zentrale Rolle. LSVA III soll mit verschiedenen Aufzeichnungsgeräten und -systemen umgehen können, den Einsatz eines Erfassungsgerätes im ganzen EU-Raum ermöglichen und damit zu einer bedeutenden Vereinfachung für international tätige Transportunternehmen führen.

Folgende Massnahmen wurden geprüft und verworfen:

Tabelle 1

Geprüfte Massnahmen

Massnahme	Grund für Nichtverfolgung
Eigenentwicklung Erfassungsgerät für inländische Fahrzeuge.	Marktfähige Lösungen sind vorhanden.
BAZG als Herausgeber der Erfassungsgeräte für inländische Fahrzeuge.	Dito.
Inkasso auch für inländische Fahrzeuge beim zugelassenen Anbieter.	Zugelassene Anbieter sind meist im Ausland niedergelassen und haben keine Möglichkeit, Nichtzahler am Weiterbetrieb der Fahrzeuge zu hindern. Das aufwändige Durchsetzen des Inkassos müsste weiterhin das BAZG übernehmen. Das Inkasso durch das BAZG ist zudem deutlich kostengünstiger.
Veranlagung der Anhänger nach zulässigem Gesamtgewicht.	Der europäische Standard basiert auf der Anzahl Achsen. Aufgrund der negativen Rückmeldungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde die Bemessung der Anhänger nach Achsanzahl verworfen.

Mit LSVA III wird ein Wechsel auf ein modernes digitales Erhebungssystem erfolgen. Einerseits soll die Erfassung und Anmeldung der Fahrleistung für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter vereinfacht und andererseits das BAZG von der Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden werden. Der Staat soll nur noch die Anforderungen vorgeben, nicht aber die Mittel für die Erhebung der Fahrleistungsdaten selbst. Grundsätzlich soll in diesem Bereich der freie Wettbewerb unter den Anbietern spielen. Der EETS als europäische Lösung belegt, dass dieser Wettbe-

werb funktioniert. Anfang 2021 wurde der erste EETS-Anbieter für die LSWA zugelassen, der 2020 für ausländische Fahrzeuge eingeführt wurde.³ Ein zweiter Anbieter folgte im Sommer 2021 und weitere Anbieter befinden sich im Zulassungsverfahren. Damit im internationalen Verkehr tätige Schweizer Transportunternehmen von den Vorteilen des EETS profitieren können, muss LSWA III einerseits auf dem EETS-Ansatz aufbauen und andererseits für nicht im internationalen Verkehr tätige Unternehmen einen dem EETS ähnlichen nationalen Erhebungsdienst bereitstellen.

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

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 29. Januar 2020⁴ zur Legislaturplanung 2019–2023 noch im Bundesbeschluss vom 21. September 2020⁵ über die Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt.

Die erwarteten Investitionskosten für die zwingende Erneuerung der LSWA-Komponenten sowie die jährlichen Betriebskosten sind im Voranschlag 2023 mit IAFP 2024–2026 nur teilweise eingestellt.

LSVA III verursacht über die nächsten zehn Jahre Kosten von total 572,8 Millionen Franken. Namentlich in dieser Kostenschätzung nicht berücksichtigt sind die Entschädigungen des Bunds an die Kantone für polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs (bisher ca. 25 Mio. und künftig rund 39 Mio. p.a.), sowie die Gemeinkosten des BAZG für Personal und Shared Services (HR, Immobilien, etc.; n. q.). Von diesen 572,8 Millionen Franken kann ein Betrag von 294,5 Millionen Franken aus bestehenden Mitteln des Eidgenössischen Finanzdepartments (EFD), genauer des BAZG, finanziert werden (A200.0001 Funktionsaufwand [Globalbudget], A240.0104 Finanzaufwand und A202.0124 Aufwandentschädigungen Bezug Schwerverkehrsabgabe). Entsprechend resultiert eine Finanzierungslücke von 278,3 Millionen Franken. Mittelfristig werden die Kosten über Vollzugsentschädigungen aus dem Bruttoertrag der Schwerverkehrsabgabe gegenfinanziert.

Damit die an ihr Lebensende gelangenden LSWA-Komponenten rechtzeitig ersetzt werden können, beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 515 Millionen Franken. Die fehlenden Mittel wird der Bundesrat dem Parlament mit der Botschaft zum Nachtrag 1 zum Voranschlag 2023 (inkl. IAFP 2024–2026) sowie mit der Botschaft zum Voranschlag 2024 (inkl. IAFP 2025–2027) beantragen.

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

³ AS 2018 1521, SR 641.811.423

⁴ BBl 2020 1777

⁵ BBl 2020 8385

1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit der vorliegenden Botschaft werden keine parlamentarischen Vorstösse erledigt.

2 Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren

2.1 Vernehmlassungsvorlage

Der Bundesrat hat vom 11. August bis zum 19. November 2021 die Vernehmlassung zur Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997⁶ (SVAG) und zur Totalrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000⁷ (SVAV) durchgeführt. Eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte, Berggebiete und der Wirtschaft sowie weitere Verbände, Organisationen und interessierte Kreise. Zur Vernehmlassung eingeladen wurde zudem das Fürstentum Liechtenstein, welches die LSVA auf seinem Staatsgebiet ebenfalls erhebt.

Diese Botschaft befasst sich lediglich mit den Stellungnahmen zum SVAG und solchen allgemeiner Natur zur Schwerverkehrsabgabe. Auf Stellungnahmen, welche nur die Bestimmungen der künftigen Revision der SVAV betreffen, wird im Rahmen ihrer Anpassung eingegangen.

Die Vorlage zur Änderung des SVAG entspricht weitgehend dem Vorentwurf. Weil die fahrzeug- und strassenseitige Infrastruktur zur Erhebung der LSVA bis Ende 2024 zwingend erneuert werden muss und mit den ausländischen Mautsystemen harmonisiert werden soll, muss für den Beizug von zugelassenen Anbietern zur Erfassung der Fahrleistung eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Zusätzlich war zur Vereinfachung der Anmeldung der Anhänger eine Gesetzesgrundlage vorgesehen, welche den Bundesrat ermächtigt hätte, zur Berechnung des massgebenden Gesamtgewichts auch die Anzahl Achsen heranzuziehen und ein Gewicht pro Achse festzulegen. Zudem wurde in Aussicht gestellt, die geschätzten Investitions- und Betriebskosten im Hinblick auf die Botschaft zu überprüfen und die Reserve für Kostenungenauigkeiten möglichst zu reduzieren.

2.2 Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Alle Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsstens grundsätzlich die Harmonisierung mit dem europäischen Erfassungssystem und die damit verbundene Änderung des SVAG.

⁶ SR 641.81

⁷ SR 641.811

Hauptkritikpunkt war die vorgesehene Kompetenz des Bundesrates, die Berechnung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf der Basis der Anzahl Achsen und eines pro Achse festgelegten Gewichts vorzunehmen.

Mehrmals wurde die Wichtigkeit von Kontrollen betont. Dabei wurde deren Intensivierung und die Festlegung höherer Bussen als vorgesehen gefordert, da das neue Erhebungssystem für Missbrauch anfälliger sei.

Verschiedentlich wurden die Auswirkungen der Vorlage thematisiert. Die finanziellen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf die Betroffenen seien zu wenig detailliert oder unklar.

Die Kantone bekräftigen ihre Erwartung, auch in Zukunft mit gleichbleibenden Einnahmen rechnen zu können und für ihre Vollzugsaufgaben vollumfänglich entschädigt zu werden. Zudem wird bezüglich der für die Verkehrszulassung eines Fahrzeugs als obligatorisch vorgesehenen Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) auf die fehlende Abstimmung mit dem Strassenverkehrsrecht hingewiesen und die Frage aufgeworfen, ob der Polizei Kontrollaufträge zugewiesen würden (vgl. Ziff. 4.3.1).

Darüber hinaus wurden verschiedene Anpassungen gefordert, welche über die in die Vernehmlassung gegebene Vorlage hinausgehen. Dazu gehören u. a. der Einsatz der Erfassungsgeräte zur Verhinderung von Geschwindigkeitsübertretungen, zur Verfolgung von Verstössen gegen die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften oder gegen das Kabotageverbot, die Forderung nach neuen Befreiungen oder zur Aufhebung von Vergünstigungen, die Kompensation des Wettbewerbsvorteils des Strassengüterverkehrs gegenüber der Bahn, die Deckung der vollständigen externen Kosten des Strassengüterverkehrs, die Einführung von CO₂-Emissionsklassen sowie Garantien zur Planungssicherheit.

Im Übrigen wird auf den detaillierten Vernehmlassungsbericht⁸ verwiesen.

2.3 **Würdigung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

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

Der Vorschlag, das massgebende Gesamtgewicht für die Veranlagung der Abgabe aufgrund der Anzahl Achsen und einem je Achse festgelegten Gewicht festzulegen, wird von der Wirtschaft und dem betroffenen Gewerbe (darunter die massgebenden Dachverbände sowie die Mehrheit der teilnehmenden politischen Parteien) dezidiert abgelehnt oder zumindest kritisiert. Es wird befürchtet, dass das Transportgewerbe durch diese Berechnungsweise eine Mehrbelastung gegenüber der gewärtigen Be-

⁸ www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2021 > EFD.

rechnungswise hat und im Fahrzeugeinsatz erheblich eingeschränkt wird. Die Fahrzeugflotten seien auf die bestehende Bemessungsgrundlage ausgerichtet. Die von den Transportunternehmen regelmässig veranlasste bedürfnisgerechte Reduktion der zulässigen Gesamtgewichte (Ablastung) auf das notwendige Mass wäre in Zukunft nutzlos. Eine Anpassung im Sinne des Vorentwurfs des Schwerverkehrsabgabegesetzes (VE-SVAG) würde ihre betriebswirtschaftlichen Bemühungen nach einer möglichst niedrigen Tarifbelastung torpedieren. Obwohl die vorgeschlagene Anpassung für die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer die Anmeldung der Anhänger vereinfacht und der Bund beim Kontrollaufwand entlasten würde, erachtet der Bundesrat die vorgeschlagene Änderung als nicht mehrheitsfähig. Auf diese Anpassung wird daher verzichtet und an der bisherigen Berechnungsweise des massgebenden Gewichts zur Erhebung der LSVA soll keine Änderung vorgenommen werden.

Die Stellungnahmen – insbesondere bezüglich der zu intensivierenden Kontrollen, höheren Bussen, detaillierteren Angaben zu den Auswirkungen, der UID und den Kontrollaufträgen an die Polizei – hat der Bundesrat zur Kenntnis genommen und in der vorliegenden Botschaft berücksichtigt.

Die Vorlage dient einzig der Schaffung der notwendigen gesetzlichen Grundlagen, die zur Harmonisierung der künftigen LSVA-Erfassungssysteme mit ausländischen Mautsystemen notwendig sind. Unter der Vorgabe, dass die Erneuerung der fahrzeug- und strassenseitigen Infrastruktur bis spätestens Ende 2024 auszuführen ist, besteht kein Raum für Anliegen, welche die Ausgestaltung der LSVA betreffen. Forderungen nach neuen Befreiungen oder zur Aufhebung von Vergünstigungen, der Kompensation des Wettbewerbsvorteils des Strassengüterverkehrs gegenüber der Bahn, zur Deckung der vollständigen externen Kosten des Strassengüterverkehrs, zur Einführung von CO₂-Emissionsklassen sowie von Garantien zur Planungssicherheit betreffen die Weiterentwicklung der LSVA und werden vom UVEK geprüft werden. Wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2021⁹ angekündigt hat, will er Fragen zur Weiterentwicklung der LSVA klären. Er hat das UVEK beauftragt, dazu bis spätestens Mitte 2023 eine Vernehmlassungsvorlage vorzulegen. Durch den vorgesehenen Ersatz der fahrzeug- und strassenseitigen Infrastruktur sind Weiterentwicklungen nicht eingeschränkt.

Der Einsatz der Erfassungsgeräte zur Verhinderung von Geschwindigkeitsübertretungen, Verstössen gegen die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften etc. wird nicht weiterverfolgt. Dafür bestehen bereits geeignete Kontrollinstrumente. Nach dem Dafürhalten des Bundesrates wäre die geforderte permanente Überwachung überdies nicht verhältnismässig. Andererseits ist eine Integration in die Erhebungssysteme für die LSVA kaum möglich, da diese auf bestehende Marktlösungen abstellen.

Die im Vernehmlassungsverfahren zur SVAV eingegangenen Stellungnahmen werden anlässlich der SVAV-Revision berücksichtigt, soweit es sich nicht um Fragen der Weiterentwicklung handelt, wie neue oder abzuschaffende Abgabebefreiungen, Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge (Motion 19.4381) usw. Diese werden im Rahmen der Weiterentwicklung LSVA vom UVEK geprüft und beurteilt.

⁹ Medienmitteilung des Bundesrates zum Verlagerungsbericht 2021; Alpenquerender Güterverkehr: Bundesrat will Verlagerung auf die Schiene weiter stärken (admin.ch).

3 **Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht**

Im Fürstentum Liechtenstein wird die LSVA analog zur Schweiz ebenfalls erhoben. Das liechtensteinische Recht ist eng auf das SVAG und die SVAV abgestimmt und materiell identisch. Änderungen im Schweizer Recht werden durch das Fürstentum Liechtenstein übernommen, weshalb es im Rahmen der Vernehmlassung und der Ämterkonsultation ebenfalls begrüsst wurde.

In der EU wird die Mauterhebung durch die Richtlinie (EU) 2019/520¹⁰ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 (nachfolgend: EETS-Richtlinie) geregelt. Die Schweiz hat die EETS-Richtlinie der EU formell nicht übernommen.

Aufgrund der bestehenden Anforderungen ist eine formelle Übernahme aus nachfolgenden Gründen weiterhin nicht angezeigt.

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

Weiter sieht die EETS-Richtlinie eine nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten vor. Diese dient dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, damit offene Forderungen grenzüberschreitend geltend gemacht werden können. Um den Datenaustausch überhaupt zu ermöglichen, ist eine Anerkennung eines ausreichenden Datenschutzniveaus in der Schweiz seitens der EU erforderlich. Für das heute geltende Bundesgesetz vom 19. Juni 1992¹¹ über den Datenschutz (DSG) liegt ein Adäquanzbeschluss der EU¹² vor. Es ist allerdings noch nicht klar, ob die EU mit dem Inkrafttreten des totalrevidierten DSG¹³ (nachfolgend: nDSG) die Schweiz weiterhin als Drittstaat mit einem angemessenen Datenschutzniveau anerkennt.

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

Durch die Einführung des EETS für die LSVA im Jahr 2020 und durch die mit vorliegender Vorlage vorgesehene Gesetzesgrundlage, welche es dem Bundesrat ermög-

¹⁰ Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Strassenbenutzungsgebühren in der Union, ABl. L 91 vom 29. März 2019, S. 45.

¹¹ SR 235.1

¹² Entscheidung der Kommission vom 26. Juli 2000 gemäss der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angemessenheit des Schutzes personenbezogener Daten in der Schweiz.

¹³ BBl 2020 7639

licht, Anbieter zur Erfassung der Fahrleistung beizuziehen, bekräftigt die Schweiz ihren Willen, sich materiell eng an die EETS-Richtlinie zu halten und ein interoperables Erhebungssystem für die LSVA zu schaffen.

4 Grundzüge der Vorlage

4.1 Die beantragte Neuregelung

4.1.1 Allgemeines

Die zwingend notwendige technische Erneuerung der LSVA-Komponenten, verbunden mit der Angleichung an den europäischen Standard der Mauterhebung, bedingt eine Anpassung der rechtlichen Grundlagen. Der Beizug von zugelassenen Anbietern zur Erfassung der Fahrleistung erfordert eine rechtliche Basis. Die Vorlage dient daher der Schaffung der notwendigen gesetzlichen Grundlagen, die zur Harmonisierung der künftigen LSVA-Erfassungssysteme mit ausländischen Mautsystemen notwendig sind. Gleichzeitig ermöglicht sie die generelle Öffnung für Anbieter nationaler Erfassungslösungen. Unter der Vorgabe, dass die Erneuerung der fahrzeug- und strassenseitigen Infrastruktur bis spätestens Ende 2024 erfolgen muss, schlägt der Bundesrat keine Änderungen vor, welche die Ausgestaltung der LSVA betreffen. Die übrigen Bestimmungen zur Abgabepflicht und zu Befreiungen, zur Bemessungsgrundlage, dem Tarif, der Abgabenerhebung und der Abgabeverwendung bleiben daher unverändert.

Die parallel laufende Totalrevision des Zollgesetzes vom 18. März 2005¹⁴ (ZG) beinhaltet die Vereinheitlichung und Vereinfachung aller vom BAZG geführten Abgabeverfahren samt Rechtsmittelverfahren. Verschiedene allgemeine Bestimmungen werden deshalb aufgehoben und vom SVAG ins neue BAZG-Vollzugsaufgabengesetz (BAZG-VG) verschoben, zu welchem der Bundesrat im August 2022 die Botschaft verabschiedet hat. Gleichzeitig werden verschiedene in der SVAV enthaltene Bestimmungen neu im SVAG auf Gesetzesstufe verankert.

Alle Änderungen führen für die Abgabepflichtigen zu keiner Erhöhung der Abgabe. Somit ist die Änderung auch mit keinen Mehreinnahmen für den Bund verbunden.

Die erforderlichen Änderungen der SVAV werden dem Bundesrat zu einem späteren Zeitpunkt in einer separaten Vorlage zur Genehmigung unterbreitet.

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

Tabelle 2 enthält eine Komponentenübersicht und eine Gegenüberstellung des aktuellen und des zukünftigen Systems.

¹⁴ SR 631.0

Tabelle 2

Komponentenübersicht

System LSVA II	System LSVA III
Erfassungsgerät OBU II	EETS oder NETS (vgl. Ziff. 4.1.2)
Abfertigungsterminal AT	NMTS (vgl. Ziff. 4.1.2) sofern nicht EETS oder NETS
Grenzbakensystem	Erfassung Strasse stationär (Grenze und Inland; vgl. Ziff. 4.1.7)
Stationäres Kontrollsystem	
Mobiles Kontrollsystem	Erfassung Strasse mobil (vgl. Ziff. 4.1.7)
Informatiksystem (IS LSVA)	Informatiksystem (Camions)

4.1.2 Erhebungsdienste

In Zukunft wird die LSVA auf drei Erhebungsdiensten basieren:

- EETS: Standarddienst für in- und ausländische Fahrzeuge, die in verschiedenen Mautgebieten verkehren;
- Nationaler elektronischer Mautdienst (NETS): Standarddienst für in- und ausländische Fahrzeuge, die nur von der LSVA betroffen sind und den EETS nicht benötigen bzw. keinen EETS-Vertrag eingehen wollen oder können;
- Nationaler manueller Mautdienst (NMTS): Digitale Lösung für Fahrzeuge ohne EETS- oder NETS-Vertrag.

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

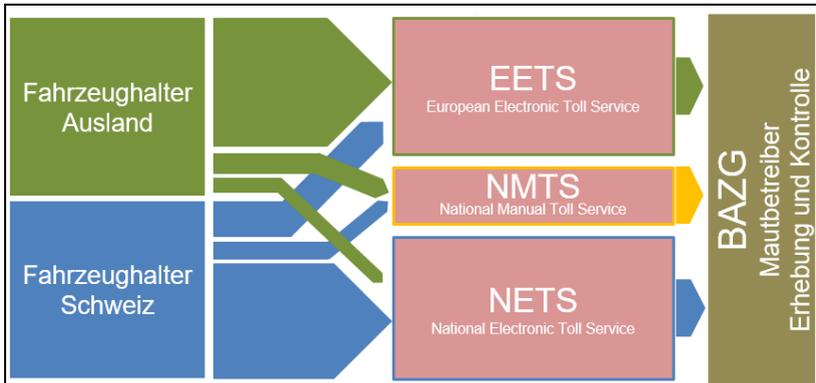
Beim EETS für ausländische Fahrzeuge stellt das BAZG die Abgabe den zugelassenen EETS-Anbietern in Rechnung. Sie tragen das Inkassorisiko bei ihren Kunden. Beim EETS für inländische Fahrzeuge und beim NETS stellt das BAZG die Abgabe wie bis anhin direkt der in- bzw. ausländischen abgabepflichtigen Person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

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

Die drei Erhebungsdienste sind durchlässig. Sie sind für in- und ausländische Fahrzeuge zugänglich (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1

Erhebungsdienste



4.1.3 Zugelassener Anbieter / nationaler Anbieter

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

Nebst den zugelassenen Anbietern für EETS und NETS wird im Erhebungsdienst NETS zusätzlich ein nationaler Anbieter zu beauftragen sein. Dieser ist nötig, weil den zugelassenen Anbietern für EETS und NETS kein Aufnahmezwang auferlegt werden soll, da dieser Innovationen und mögliche Synergien mit bestehenden Dienstleistungen viel zu stark einschränkt. Nur der nationale Anbieter wird verpflichtet sein, jede in- oder ausländische abgabepflichtige Person mit einem Erfassungssystem auszurüsten. Der nationale Anbieter wird im Gegensatz zu den zugelassenen Anbietern in einem Vergabeverfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019¹⁵ über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) ermittelt. Er soll sich auf die Kernaufgaben des NETS konzentrieren und keiner anderen als die ihm nach diesem Gesetz übertragenen wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen dürfen. Der nationale Anbieter hat nebst dem Aufnahmezwang die gleichen Grundanforderungen wie die zugelassenen Anbieter für EETS und NETS zu erfüllen. Das vierstufige Zulassungsverfahren ist in analoger Form Teil des Vergabeverfahrens nach BöB. Dazu wurde unter www.simap.ch die Ausschreibung «LSVA III - Nationaler NETS-Anbieter (NNA)» veröffentlicht.

¹⁵ SR 172.056.1

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

4.1.4 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung

Gegenwärtig wird die Fahrleistung mit einem vom BAZG zugelassenen elektronischen Messsystem ermittelt. Dieses besteht aus dem im Motorfahrzeug eingebauten Fahrtschreiber oder Wegimpulsgeber sowie einem Erfassungsgerät (Erfassungsgerät Emotach, OBU II), das die massgebende Fahrleistung ermittelt und registriert (Art. 15 Abs. 1 SVAV). Die Fahrleistung wird durch einen Zähler in Kilometern erfasst. Das Erfassungsgerät wird durch zugelassene Montagestellen eingebaut und dabei manipulationssicher mit dem Fahrtschreiber oder Wegimpulsgeber verbunden. Periodisch ist das Messsystem durch die Montagestellen zu kalibrieren. Dies verursacht Kosten zu Lasten der Halterinnen und Halter.

Die im europäischen Mautumfeld erhältlichen EETS-Erfassungsgeräte sollen auch für die LSVA nutzbar sein. Sie sind kostengünstig und einfach in den Motorfahrzeugen installierbar. Eine Verbindung zum Fahrtschreiber oder Wegimpulsgeber ist nicht erforderlich. Neu wird die Fahrleistung nicht mehr direkt in Kilometern erfasst, sondern die Wegstrecke anhand von GNSS-Wegpunkten (GNSS: Global Navigation Satellite System / globales Satellitennavigationssystem) aufgezeichnet. Diese werden von den zugelassenen Anbietern täglich automatisch dem BAZG übermittelt, welches daraus die abgabepflichtige Distanz in Kilometern berechnet. Mit der offenen Architektur sind auch Lösungen mit anderen Systemen (z. B. Flottenmanagementsystemen) möglich.

Die aufgezeichneten Wegpunkte bilden Streckenprofile der einzelnen Motorfahrzeuge ab. Deren Auswertung zur Erhebung der Schwerverkehrsabgabe stellt kein Profiling im Sinne des nDSG dar.

4.1.5 Massgebendes Gewicht

Das massgebende abgabepflichtige Gewicht basiert weiterhin ausschliesslich auf dem zulässigen Gesamtgewicht. Bei Fahrzeugkombinationen müssen auch in Zukunft Angaben zum mitgeführten Anhänger gemacht werden. Der Vorentwurf sah vor, dass nur noch die Anzahl Achsen des Anhängers hätte angegeben werden müssen, was eine signifikante Vereinfachung gegenüber dem heutigen System gewesen wäre. Aufgrund des Vernehmlassungsergebnisses verzichtet der Bundesrat auf eine Änderung der Bestimmungen zum massgebenden Gewicht (vgl. Ziff. 2.1 und 2.3).

Im Erfassungssystem muss daher in Zukunft weiterhin das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers angemeldet werden. Das zulässige Gewicht des Zuges bzw. das nationale Limit von 40 Tonnen bilden bei Fahrzeugkombinationen weiterhin die Obergrenze.

4.1.6 Übersicht über die Erhebungsdienste und ihre Anbieter

Tabelle 3

Übersicht über die Erhebungsdienste und Anbieter

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

	EETS	NETS	NMTS
Rechnung	Ausl. Fahrzeuge: abhängig vom Anbieter Inländ. Fahrzeuge: monatlich	monatlich	Ausl. Fahrzeuge: Elektronische Zah- lungsmittel/Bargeld Inländ. Fahrzeuge: monatlich
Inkasso und Inkassorisiko	Ausl. Fahrzeuge: Anbieter Inländ. Fahrzeuge: BAZG	BAZG	BAZG
Halterdaten; Bezug von	Ausl. Fahrzeuge: Anbieter Inländ. Fahrzeuge: IVZ	Ausl. Fahrzeuge: Fahrzeughalterin/ Fahrzeughalter Inländ. Fahrzeuge: IVZ	Ausl. Fahrzeuge: Fahrzeughalterin/ Fahrzeughalter Inländ. Fahrzeuge: IVZ

Eine Übersicht über die Zuständigkeiten ist in Anhang 1 enthalten.

4.1.7 Kontrollen

Heute betreibt das BAZG 88 stationäre Anlagen an den Grenzübergängen, 16 Anlagen im Landesinnern sowie drei mobile Anlagen. Diese Anlagen sind im Zuge der Erneuerung der fahrzeug- und strassenseitigen Infrastruktur zu ersetzen und an das neue Erhebungssystem LSVA III anzupassen.

Die neuen Erfassungssysteme werden nicht mehr fest in die Motorfahrzeuge eingebaut und mit den Fahrschreibern verbunden sein. Im Vergleich zum heutigen Erfassungsgerät nimmt das Manipulationsrisiko deshalb zu. Aus diesem Grund wird das BAZG den Schwerverkehr in Zukunft vermehrt an verschiedenen Orten erfassen und die erhobenen Daten mit der vom Erfassungssystem aufgezeichneten bzw. der von den Anbietern dem BAZG zur Veranlagung angemeldeten Fahrleistung abgleichen. Dies geht mit der Forderung des Transportgewerbes im Vernehmlassungsverfahren einher, dass durch das höhere Missbrauchspotenzial von Beginn weg verstärkte Kontrollen und höhere Bussen vorzusehen sind.

Die Erfassung des Schwerverkehrs erfolgt weiterhin mit:

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

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

Die meisten inländischen Fahrzeuge verkehren nur im Landesinnern. Sie werden daher von den Anlagen an den Grenzübergängen nicht erfasst. Um sicherzustellen, dass

in diesen Fahrzeugen ein funktionierendes Erfassungssystem mitgeführt wird und die notwendigen Angaben zum mitgeführten Anhänger gemacht werden, sind im Landesinnern stationäre und mobile Kontrollanlagen vorgesehen.

Die stationären und mobilen Anlagen sowie ihr Betrieb werden in einem öffentlichen Vergabeverfahren nach BöB beschafft. Dazu werden unter www.simap.ch folgende Ausschreibungen veröffentlicht:

- LSVA III – Erfassungssystem Strasse (ESTR)
- LSVA III – Betrieb mobile Erfassungseinheiten

Der Zuschlag soll im Frühjahr 2023 erfolgen. Der Aufbau erfolgt gestaffelt während der Systemmigration.

Die in den Ausschreibungen genannten Stückzahlen stellen eine Richtgrösse dar und dienen der Vergleichbarkeit der Angebote.

4.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Mit der LSVA soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen aufkommt. Mit der Abgabe soll ausserdem ein Beitrag zur Verbesserung der Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt und zur vermehrten Güterbeförderung mit der Bahn geleistet werden (Art. 1 SVAG).

Die Einnahmen aus der LSVA kommen zu einem Drittel den Kantonen und zu zwei Dritteln dem Bund zugute. Bei der Verteilung des Anteils der Kantone sind die besonderen Auswirkungen auf die Berg- und Randgebiete zu berücksichtigen. Die Kantone verwenden ihren Anteil vorab zum Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Der Anteil des Bundes wird hauptsächlich zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet (Art. 19 SVAG). Die LSVA spielt in der schweizerischen Verlagerungspolitik eine zentrale Rolle.

Der Bund wird für seinen Aufwand beim Vollzug der LSVA jährlich aus den Einnahmen der LSVA entschädigt. Derzeit erfolgt dies namentlich über eine Pauschale in Höhe vom 5 Prozent der Bruttoeinnahmen, was im Jahr 2021 rund 85,6 Millionen Franken ausmachte.¹⁶ Angesichts der Bedeutung der Schwerverkehrsabgabe ist der Aufwand als vertretbar zu bezeichnen. Die Entschädigungen der Kantone für den Bezug der Schwerverkehrsabgabe sowie die polizeilichen Kontrollen des Schwerverkehrs – im Auftrag des Bundes – werden bislang über zusätzliche Pauschalen berücksichtigt.

¹⁶ Staatsrechnung 2021 der Verwaltungseinheiten, Band 2B, E110.0116, S. 85.

4.3 Umsetzungsfragen

4.3.1 Polizeikontrollen

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde die Frage gestellt, ob den Polizeibehörden der Kantone in Bezug auf die Kontrolle der LSVa eine Kontrollaufgabe zufalle, wie dies in den mit dem UVEK abgeschlossenen «Leistungsvereinbarungen über die Leistungen im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr» vorgesehen ist. Wäre dies der Fall, müsste im SVAG noch eine entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Gemäss dem VE-SVAG läge die Kontrollkompetenz ausschliesslich beim BAZG.

Bereits heute kommt der Polizei kein gesetzlicher Kontrollauftrag in Bezug auf die Kontrolle der LSVa zu. Allerdings stehen der Polizei auf den Schwerverkehrskontrollplätzen durch die DSRC-Baken (DSRC: Dedicated Short Range Communication / dedizierte Kurzstrecken-Kommunikation) die Fahrzeugstammdaten zur Übernahme in ihre Applikationen zur Verfügung. LSVa III basiert auf einer fahrzeug- und einer strassenseitigen Datenerfassung. Die strassenseitige Erfassung dient dem nachträglichen automatischen Abgleich der vom Erfassungssystem des Fahrzeugs aufgezeichneten GNSS-Wegpunkten und den Angaben zum mitgeführten Anhänger. Die Polizei kann deshalb systembedingt vor Ort keine Beurteilung vornehmen, ob eine Widerhandlung vorliegt oder nicht. Aus diesem Grund verzichtet der Bundesrat weiterhin darauf, der Polizei zur Kontrolle der LSVa im SVAG Aufgaben zuzuweisen. Für die polizeiliche Kontrolle des Schwerverkehrs im Rahmen der Leistungsvereinbarungen erhalten die Kantone wie bisher eine Vollzugsentschädigung aus dem LSVa-Ertrag.

4.3.2 Unternehmens-Identifikationsnummer UID

In Bezug auf die für die Verkehrszulassung eines Fahrzeugs als obligatorisch vorgesehene UID wurde im Vernehmlassungsverfahren auf die fehlende Abstimmung mit dem Strassenverkehrsrecht hingewiesen.

Es ist vorgesehen, die Angaben zur Fahrzeughalterin oder zum Fahrzeughalter gemäss Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) mit der Kundendatenverwaltung des BAZG über die UID nach dem Bundesgesetz vom 18. Juni 2010¹⁷ über die Unternehmens-Identifikationsnummer (UIDG) zu verknüpfen. Dies soll die Rechnungstellung erleichtern. Der Vorentwurf zum SVAG sah für den Fall, dass die UID nicht angegeben wird, die Möglichkeit vor, die Kontrollschilder zu entziehen. Das wäre unverhältnismässig. Das Obligatorium hätte sich in beschränktem Rahmen aber auch auf natürliche Personen ausgewirkt, die LSVa-pflichtige Fahrzeuge für Privatzwecke einsetzen (z. B. Pferdetransporter). Diese Personen unterstehen jedoch nicht dem UIDG. Das BAZG muss zudem ohnehin mit Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern umgehen können, die in seiner Kundendatenverwaltung noch nicht registriert sind. Damit können auch Fälle ohne angegebene UID abgedeckt werden. Auf das Obligatorium verbunden mit der Kontrollschildentzugsmöglichkeit wird daher verzich-

17 SR 431.03

tet. Die kantonalen Zulassungsbehörden beabsichtigen in Zukunft die Kundenidentifikation (UID, AHV-Nummer) anlässlich der Verkehrszulassung zu erfassen, sodass der Verzicht auf das Obligatorium keine Nachteile mit sich bringt.

5 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

5.1 Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Ingress

Der Ingress verweist noch auf die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 (aBV). Er wird deshalb an die Bestimmungen der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV)¹⁸ angepasst. Den Artikeln 24^{septies}, 36^{quater} und 36^{sexies} aBV entsprechen die Artikel 74, 84 und 85 der geltenden BV.

Art. 2 Geltungsbereich

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

Art. 5 Abs. 2

Grundsätzlich ist die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs abgabepflichtig. So auch bei Anhängern. Aus Praktikabilitätsgründen war die Abgabe für den mitgeführten Anhänger schon bisher der Halterin bzw. dem Halter des Motorfahrzeugs in Rechnung gestellt worden (Art. 17 Abs. 3 SVAV). Diese Lösung hat sich bewährt. Eine Abkehr davon hätte weitreichende Konsequenzen und würde die Erhebung der Abgabe wesentlich erschweren. Die getrennte Erhebung der Abgabe nach Motorfahrzeug und Anhänger würde für alle Beteiligten einen grossen Zusatzaufwand verursachen. Die Halterin oder der Halter eines Motorfahrzeugs ist daher auch für mitgeführte Fremd-Anhänger abgabepflichtig. Dieser Grundsatz wird neu auf Gesetzesstufe verankert.

Art. 5a Solidarhaftung

Bestimmungen über die solidarische Haftung sind im Entwurf des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes (E-BAZG-VG) vorgesehen (Art. 40, 41, 44, 45). Diese greifen für die Schwerverkehrsabgabe jedoch zu kurz. Einzelne für die Durchsetzung der Schwerverkehrsabgabe wichtige Bestimmungen aus dem geltenden Recht müssen deshalb weitergeführt und im SVAG aufgenommen werden.

¹⁸ SR 101

Die für die Schwerverkehrsabgabe solidarisch haftenden Personen wurden bisher durch den Bundesrat in der SVAV (Art. 36) bezeichnet. Neu werden sie abschliessend im SVAG festgelegt. Die im SVAG bisher enthaltene Kompetenz des Bundesrates wird aufgehoben.

Weitergeführt wird die Bestimmung, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Vermieterin oder der Vermieter und die Leasinggeberin oder der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs solidarisch mit der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter haften, wenn sie oder er zahlungsunfähig oder erfolglos gemahnt worden ist. Sie haften für die Abgabe für das Motorfahrzeug und allenfalls daran mitgeführte Anhänger sowie für die in diesem Zusammenhang anfallenden Zinsen und Gebühren (Abs. 1). Sie können sich weiterhin von der solidarischen Haftung befreien, wenn sie beim BAZG vor Vertragsabschluss anfragen, ob der künftige Vertragspartner die Schwerverkehrsabgabe bisher bezahlt hat bzw. ob er zahlungsunfähig oder erfolglos gemahnt worden ist (Abs. 2). In Absatz 3 wurde Artikel 36b SVAV integriert. Diese Bestimmung regelt die Solidarhaftung, wenn das BAZG nachträglich die Zahlungsunfähigkeit der Halterin oder des Halters feststellt. Inhaltlich wurde die Bestimmung nicht angepasst, sondern nur sprachlich.

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

Art. 6 Abs. 1

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

Art. 11 Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Absatz 1 verpflichtet die abgabepflichtige Person zur Mitwirkung bei der Ermittlung der gefahrenen Kilometer. Sie muss die Fahrstrecke entweder automatisch oder manuell erfassen. Zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer gehört ebenfalls die korrekte Erfassung der Angaben zum mitgeführten Anhänger.

Im Hinblick auf künftige Innovationen soll dem technologischen Wandel im Bereich der Erfassungssysteme Rechnung getragen werden. Die aktuelle Formulierung basiert auf der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt mit Hilfe eines im Motorfahrzeug einzubauenden Gerätes. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass in Zukunft Technologien zur Verfügung stehen werden, die ein zusätzliches Erfassungsgerät überflüssig machen. Um dieser Tatsache auch hinsichtlich der Rechtsgrundlage gerecht zu werden, ist es zielführend, den technologischen Wandel zu antizipieren und dem Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung der Art der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt weiterhin einzuräumen. Der Bundesrat soll aber auch künftig – falls notwendig – den Einbau und die Verwendung von Geräten oder anderen Hilfsmitteln als Teil eines automati-

sierten Erfassungssystems zur fälschungssicheren Ermittlung der gefahrenen Kilometer vorschreiben können. In der Folge wird «Geräte oder andere Hilfsmittel als Teil eines automatisierten Erfassungssystems» abgekürzt durch «fahrzeugeitiges Erfassungssystem». Der bestehende Absatz 2 wird inhaltlich an die künftigen Erfassungssysteme angepasst. Dabei soll der Bundesrat ebenfalls die Voraussetzungen festlegen, um Systeme, die in der EU zugelassen sind, auch im Schweizer Zollgebiet anzuerkennen (Abs. 2).

Heute fehlen aussagekräftige Grundlagen zur stetig steigenden Transportleistung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Aus diesem Grund und im Hinblick auf die Weiterentwicklung der LSVA wird der Bundesrat voraussichtlich in der SVAV vorschreiben, dass auch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb mit einem fahrzeugeitigen Erfassungssystem auszurüsten sind. Damit stünden den Halterinnen und Haltern auch für diese Fahrzeuge die gleichen Daten lückenlos zur Verfügung wie für den Rest ihrer Fahrzeugflotte. Allenfalls könnten dadurch auch die automatisierten Kontrollprozesse vereinfacht werden. Solange Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von der Abgabe befreit sind, wird das BAZG keine Abgabe erheben. Den Halterinnen und Haltern entstehen keine Zusatzkosten, wenn sie die Dienste des beauftragten Anbieters nutzen.

Absatz 3 räumt dem BAZG bei fehlenden Angaben oder Unterlagen die Kompetenz ein, die Schwerverkehrsabgabe nach Ermessen zu veranlassen. Diese Bestimmung entspricht dem geltenden Recht und wird aus der SVAV übernommen.

Absatz 4 verpflichtet die Nutzerinnen und Nutzer eines zugelassenen oder beauftragten Anbieters, das fahrzeugeitige Erfassungssystem im dafür bestimmten Fahrzeug zu verwenden. Eine Meldung der Inbetriebnahme ans BAZG ist nicht erforderlich. Die Zuordnung eines fahrzeugeitigen Erfassungssystems zu einem Fahrzeug erfolgt durch die anlässlich der ersten Anmeldung übermittelte Fahrgestellnummer. Das fahrzeugeitige Erfassungssystem muss während der Fahrt ununterbrochen in Betrieb sein.

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

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

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

Im Gegensatz zu den zugelassenen EETS- und NETS-Anbietern, die ein vierstufiges Zulassungsverfahren zu durchlaufen haben, muss der nationale Anbieter in einem

Vergabeverfahren nach BöB bestimmt werden. Die Anforderungen, die er und seine Geräte und Hilfsmittel erfüllen müssen, sind mit den Anforderungen vergleichbar, die an die zugelassenen EETS- und NETS-Anbieter und ihre Geräte und Hilfsmittel gestellt werden.

Absatz 3 stellt es der abgabepflichtigen Person frei, ob sie den nationalen Anbieter nach Absatz 1 oder einen zugelassenen Anbieter nach Absatz 2 mit der Ermittlung der gefahrenen Kilometer beauftragen will. Wählt sie den nationalen Anbieter, so ist dieser verpflichtet, ihr die erforderliche Ausrüstung abzugeben bzw. zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 11b Pflichten des beauftragten und der zugelassenen Anbieter

Artikel 11b enthält die grundlegenden Pflichten des beauftragten und der zugelassenen Anbieter. Sie entsprechen im Wesentlichen dem geltenden Artikel 26c SVAV.

Artikel 1 Buchstabe a verpflichtet Anbieter, welche gegenüber dem BAZG die Abgabe schulden, die abgabepflichtigen Personen und ihre Fahrzeuge zu registrieren. Dies trifft lediglich auf EETS-Anbieter im Zusammenhang mit ausländischen Fahrzeugen zu, da sie auch für das Inkasso zuständig sind.

Buchstabe b verpflichtet den beauftragten oder zugelassenen Anbieter der abgabepflichtigen Person ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem abzugeben. Dies ist erforderlich, solange Fahrzeuge nicht über integrierte Erfassungssysteme verfügen, was in Zukunft der Fall sein dürfte.

Gemäss Buchstabe c muss der beauftragte oder zugelassene Anbieter die Fahrstrecke ermitteln.

Der beauftragte oder zugelassene Anbieter hat die für die Bemessung der Abgabe erforderlichen Daten dem BAZG zu übermitteln (Bst. d).

Buchstabe e gilt nur für EETS-Anbieter für ausländische Fahrzeuge. Als Schuldner der Abgabe ist er verpflichtet, die Abgabe der Nutzerinnen und Nutzer seines Dienstes fristgerecht dem BAZG zu bezahlen.

Absatz 2 auferlegt dem beauftragten Anbieter die Pflicht, keine andere als die ihm nach dem SVAG übertragene wirtschaftliche Tätigkeit zu verfolgen. Der beauftragte Anbieter soll nur die Grunddienstleistung anbieten dürfen. Dadurch soll verhindert werden, dass er durch seine Monopolstellung die zugelassenen Anbieter konkurrenzieren kann und den freien Wettbewerb beeinflusst.

Absatz 3 bestimmt, dass die Zulassung mit weiteren Auflagen verknüpft werden kann. Dies ist notwendig, da sich das europäische Mautsystem und daher der EETS weiterentwickeln. Daraus können neue Anforderungen entstehen, die den Anbietern zu überbinden sind.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der aktuellen Marktsituation die Anbieter ihre Dienstleistungen nur gegen eine Entschädigung erbringen werden. Dem Bundesrat muss daher die Kompetenz eingeräumt werden, die Anbieter für ihre Dienstleistungen zu entschädigen. Das EFD bestimmt die Höhe und kann eine Bezugsprovision vorsehen (Abs. 4). Es handelt sich dabei um eine Kann-Vorschrift, da die Anbieter die zu erbringende Dienstleistung möglicherweise auch unentgeltlich erbringen können.

Art. 12 Abs. 2

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

Art. 12a Entstehung der Abgabeschuld

Artikel 12a legt die Entstehung der Abgabeschuld fest. Diese entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. Der Zeitpunkt der Fälligkeit fällt mit der Entstehung der Abgabeschuld zusammen.

Art. 12b Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

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

Im Vernehmlassungsverfahren erachteten es mehrere Vernehmlassungsteilnehmende als fragwürdig, dass das Risiko des Zahlungsausfalles eines EETS-Anbieters bei der Abgabeschuldnerin oder beim Abgabeschuldner liege. Der Bundesrat erachtet diese Bestimmung als wichtig für die Sicherung der Schwerverkehrsabgabe für den Bund. Vorliegend ist eine unterschiedliche Behandlung von ausländischen und inländischen Halterinnen und Haltern angezeigt, da Forderungen gegen Personen mit Sitz im Ausland nur schwierig durchzusetzen sind. Auf diese Bestimmung soll deshalb nicht verzichtet werden.

Art. 14a Administrative Massnahmen

Der bestehende Artikel 14a regelt, wann Fahrzeugausweise und Kontrollschilder verweigert oder entzogen werden können. Er wird ergänzt. Die bisherigen Buchstaben a

bis c werden im neuen Absatz 1 übernommen und redaktionell angepasst. In Buchstabe c wird das «Erfassungsgerät» durch den neuen Begriff «fahrzeugsseitiges Erfassungssystem» ersetzt.

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

Absatz 2 entspricht Artikel 50a Absatz 2 SVAV und bestimmt, dass Wechselschilder an vom Kontrollschildentzug nicht betroffenen Fahrzeugen weiterverwendet werden dürfen.

Absatz 3 entspricht Artikel 50 SVAV. Aufgrund der Schwere des Eingriffes ist die Integration ins SVAG gerechtfertigt, materiell ergeben sich keine Änderungen. Die Bestimmungen ermöglichen dem BAZG, in den mit Kontrollschildentzug bedrohten Fällen (Abs. 1 Bst. a–d) dem Fahrzeug die Weiterfahrt zu verweigern oder das Fahrzeug in Ausnahmefällen gar zu beschlagnahmen. Dies gilt für inländische und ausländische Fahrzeuge gleichermaßen.

Art. 18a Grundsatz

Das BAZG wird beauftragt, zur Überprüfung der Mitwirkung bei der Abgabenerhebung Kontrollen durchzuführen. Es kann die Kontrollen automatisiert durchführen, wozu stationäre als auch mobile Kontrollanlagen notwendig sind. Die Grundlage wird neu im Gesetz geschaffen. Sie war bisher nur auf Verordnungsstufe verankert (Art. 42 SVAV).

Art. 18b Kontrolle der angegebenen Fahrstrecke

Bisher erfolgte die Abgabenerhebung gestützt auf ein Messgerät, das aus dem im Fahrzeug eingebauten LSVA-Erfassungsgerät und dem damit verbundenen Fahrtschreiber oder Wegimpulsaufnehmer besteht. Sowohl die Verbindung zum Fahrzeug als auch zum Fahrtschreiber bzw. Wegimpulsgeber waren durch Plomben gesichert. Die künftigen Geräte und Hilfsmittel verfügen über keine feste Fahrzeugbindung mehr und können ausgeschaltet werden. Dies erhöht das Missbrauchspotenzial. Dem muss entgegengewirkt werden können. Ein Instrument zur Überprüfung der Übereinstimmung der tatsächlich zurückgelegten abgabepflichtigen Kilometer und der angegebenen Fahrstrecke stellen aber weiterhin die Fahrtschreiber dar. Sie zeichnen die Fahrstrecke zuverlässig und lückenlos auf. Der Bundesrat soll daher die Kompetenz erhalten, die Fahrtschreiberdaten zu Kontrollzwecken nutzen zu können. Eine solche Prüfung kann aber immer nur im Nachgang erfolgen, also zu einem Zeitpunkt, in dem die Abgabe längst veranlagt ist bzw. sein sollte, und ist demensprechend aufwändig.

Art. 19b Abgabewiderhandlungen

Die Hinterziehung und die Gefährdung werden neu in zwei separaten Artikeln geregelt (Art. 20 und 20a SVAG).

Art. 20 Hinterziehung der Abgabe

Die Hinterziehung der Abgabe gemäss Artikel 20 SVAG wurde präzisiert. Gemäss Absatz 1 Buchstabe a geht es um das Nichtanmelden, Verheimlichen, unrichtige Anmelden, die Nichtinbetriebnahme des fahrzeugseitigen Erfassungssystems oder um ein ganzes oder teilweises Hinterziehen in irgendeiner anderen Weise. Abgeschafft wird die Mindestbusse in der Höhe von 100 Franken, da Mindestbussen im Strafrecht untypisch sind. Bei fahrlässiger Begehung der Hinterziehung ist das Aussprechen einer Busse bis maximal dem Dreifachen der hinterzogenen Abgabe möglich. Der Versuch ist in Artikel 20 SVAG erwähnt, da dieser bei der Gefährdung neu nicht mehr strafbar ist.

Art. 20a Gefährdung der Abgabe durch Verletzung von Verfahrenspflichten

Der Gefährdungstatbestand in Artikel 20a SVAG wurde neu konzipiert. Grund dafür ist, dass gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGE 132 IV 40) das nicht korrekte Bedienen des Erfassungsgerätes eine abstrakte Steuergefährdung darstellt. Ein dynamischer Strafraumen, welcher sich – wie bei den übrigen Gefährdungsdelikten – an den konkret gefährdeten Abgaben orientiert, erscheint daher als suboptimal, weshalb ein fixer Strafraumen gewählt worden ist. Die maximale Höhe der Busse von 20 000 Franken orientiert sich daran, dass aufgrund von Fehlmanipulationen der fahrzeugseitigen Erfassungssysteme i. d. R. keine hohen Abgabebeträge betroffen sind. Da sich die abstrakte Gefährdung in erster Linie an den verletzten Pflichten und nicht an den gefährdeten Abgaben orientiert, wurden die Tatbestände in den Buchstabe a bis e genauer definiert. Der Versuch ist nicht mehr strafbar, da es sich bei der blossen Verletzung einer Mitwirkungspflicht nach Artikel 20a SVAG um ein reines Tätigkeitsdelikt handelt und nicht – wie bei der Hinterziehung nach Artikel 20 SVAG – um ein Erfolgsdelikt.

Art. 22 Strafverfolgung

Artikel 22 wird redaktionell angepasst. Mit dem Inkrafttreten des BAZG-VG wird Artikel 22 ersetzt. Die Verfolgung und Beurteilung von Abgabewiderhandlungen erfolgen dann nach dem BAZG-VG und nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974¹⁹ über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR).

Art. 23a Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines EETS-Anbieters

Bei der Erfassung der abgabepflichtigen Fahrt, der Datenübermittlung ans BAZG, der Berechnung der Abgabe und der Rechnungsstellung an die abgabepflichtige Person können Fehler entstehen. Abgabepflichtige Personen, welche die Dienstleistung eines EETS-Anbieters nutzen, wenden sich für Beanstandungen innerhalb der Einsprachefrist an den zugelassenen EETS-Anbieter. Dieser muss die Beanstandung prüfen. Er leitet die Beanstandung bei fehlender Zuständigkeit an das BAZG weiter. Dieses behandelt die Beanstandung als Einsprache. Damit den abgabepflichtigen Personen mit

¹⁹ SR 313.0

diesem Vorgehen keine Nachteile erwachsen, gilt die Einsprachefrist mit der fristgerechten Beanstandung beim EETS-Anbieter als gewahrt (Abs. 2).

Art. 25a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

Das revidierte SVAG soll am 1. Januar 2024 in Kraft treten. Danach werden die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter einen Anbieter mit der künftigen Erfassung der Fahrleistung beauftragen und ihre Fahrzeuge auf die neuen Erfassungssysteme umrüsten müssen. Es wird folglich bis voraussichtlich Ende 2024 einen Parallelbetrieb mit den aktuellen und den künftigen Erfassungssystemen geben. Solange Fahrzeuge noch mit dem heute zugelassenen Erfassungsgesetz ausgerüstet sind, sollen sie dem bisherigen Recht unterworfen bleiben. Absatz 1 bestimmt deshalb, dass mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes für solche Fahrzeuge das bisherige Recht gilt. Spätestens ab dem 1. Januar 2025 muss der Dienst eines beauftragten oder zugelassenen Anbieters genutzt werden.

Absatz 2 stellt sicher, dass Verfahren, die beim Inkrafttreten dieses Erlasses hängig sind, noch nach bisherigem Recht abgeschlossen werden. Die zeitlich und materiell beschränkte Weitergeltung des bisherigen Rechts parallel zum neuen Recht dient der Rechtssicherheit der Parteien.

II *Änderung anderer Erlasse*

Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Art. 11 Abs. 4

Mit dem Inkrafttreten des nDSG wird ein neuer Absatz 4 in Artikel 11 SVAG eingefügt. Dieser sieht eine Festsetzung der Abgabe als automatisierte Einzelentscheidung nach Artikel 21 des nDSG vor. Da das BAZG im Bereich der Schwerverkehrsabgabe keine Veranlagungsverfügung als automatisierte Einzelentscheidung erlässt, soll dieser Absatz nicht in Kraft treten.

Aus diesem Grund wird Artikel 11 Absatz 4 in der Fassung gemäss Anhang 1 Ziffer 53 des Datenschutzgesetzes vom 20. September 2020²⁰ aufgehoben.

Änderung des Strassenverkehrsgesetzes

Art. 89d Einleitungssatz und Bst. e

Im Rahmen der laufenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes²¹ (SVG) wurden die Bestimmungen betreffend das IVZ (Art. 89a–89h SVG) in Absprache mit dem BAZG angepasst. Damit die IVZ-Bestimmungen im SVG sowohl in sich selber (Art. 89b Bst. j, 89d Bst. f und g E-SVG) wie auch in Bezug zur vorliegend geplanten Änderung des SVAG stimmig sind, ist Artikel 89d SVG anzupassen, sodass die Formulierungen übereinstimmen.

²⁰ BBl 2020 7639

²¹ BBl 2021 3027

Da eine Anpassung sich nur auf geltendes Recht stützen kann, ist in Artikel 89d SVG ein neuer Buchstabe *e* einzufügen. Buchstabe *e* wird mit Inkrafttreten des SVG zum Buchstaben *f*. Es besteht diesbezüglich ein Koordinationsbedarf zwischen dem SVAG und dem SVG. Die Koordination ist im Anhang geregelt.

III Koordination mit anderen Erlassen

Diese Vorlage steht in einer Wechselwirkung zum BAZG-VG. Es ist nicht klar, wann die Vorlagen in Kraft treten werden.

Das SVAG wird deshalb so formuliert, dass es unabhängig vom BAZG-VG bestehen kann. Im Anhang zum SVAG wird aufgelistet, welche Änderungen mit einem früheren Inkrafttreten des BAZG-VG dahinfallen sollen.

Mit dieser Vorlage wird ebenfalls Artikel 89d SVG angepasst. Die Anpassung dieses Artikels ist gleichzeitig Gegenstand der laufenden Änderung des SVG. Da nicht klar ist, wann die beiden Vorlagen in Kraft treten, muss die Koordination dieses Artikels sichergestellt werden.

Anhang zum Schwerverkehrsabgabegesetz

1. Koordination mit dem BAZG-VG

Für den Fall, dass das BAZG-VG vor dieser Vorlage in Kraft tritt, sind die nicht mehr erforderlichen oder im Widerspruch zum BAZG-VG stehenden Artikel der vorliegenden Vorlage zu streichen. Dies würde auf Artikel 22 SVAG zutreffen. Eine Beibehaltung dieses Artikels würde die Verfolgung und die Beurteilung von Abgabewiderhandlung nur nach dem VStrR statt auch nach dem BAZG-VG ermöglichen.

2. Koordination mit dem SVG

Für den Fall, dass die Änderung des SVG vor dieser Vorlage in Kraft tritt, ist der Einleitungssatz und Buchstabe *f* des Artikels 89d SVG anzupassen. Sollte allerdings das SVG nach dem Inkrafttreten des SVAG noch nicht verabschiedet worden sein, so muss Artikel 89d der Änderungsvorlage SVG so angepasst werden, dass die Anpassungen beider Änderungsvorlagen berücksichtigt werden.

In beiden Fällen geht es darum, im Einleitungssatz «Behörden» durch «Stellen» zu ersetzen und Buchstabe *f* mit «der Überprüfung der Entrichtung der LSVA» zu ergänzen sowie den Ausdruck «zuständige Behörden» mit «betrauten Stellen» zu ersetzen.

5.2 Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit

5.2.1 Antrag des Bundesrates und Begründung

LSVA III verursacht über zehn Jahre Investitions- und Betriebskosten von total 572,8 Millionen Franken. Namentlich in dieser Kostenschätzung nicht berücksichtigt sind die Entschädigungen des Bunds an die Kantone für polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs (bisher ca. 25 Mio. künftig rund 39 Mio. p.a.), sowie die Gemeinkosten des BAZG für Personal und Shared Services (HR, Immobilien, etc.; n. q.). Von diesen 572,8 Millionen Franken kann ein Betrag von 294,5 Millionen Franken aus

bestehenden Mitteln des EFD (BAZG) finanziert werden (A200.0001 Funktionsaufwand [Globalbudget], A240.0104 Finanzaufwand und A202.0124 Aufwandsentschädigungen Bezug Schwerverkehrsabgabe). Entsprechend resultiert eine Finanzierungslücke von 278,3 Millionen Franken. Mittelfristig werden die Kosten über Vollzugsentschädigungen aus dem Bruttoertrag der Schwerverkehrsabgabe gegenfinanziert. Das EFD wird zur Gegenfinanzierung Artikel 1 der Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000²² über die Entschädigung des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe per 1. Januar 2023 anpassen und die Vollzugsentschädigung von aktuell fünf Prozent um rund 1,5 bis 2 Prozent erhöhen. Die Vollzugsentschädigung erhöht sich damit jährlich um ca. 30 Millionen Franken. Dies entspricht dem durchschnittlichen jährlichen Mehrbedarf.

Im Rahmen des Vorhabens LSVA III geht der Bund (EFD/BAZG) neue überjährige finanzielle Verpflichtungen ein, weshalb ein Verpflichtungskredit nötig ist. Damit die an ihr Lebensende gelangenden LSVA-Komponenten vom BAZG zeitgerecht aufgebaut werden können, beantragt der Bundesrat dem Parlament, für die Finanzierung von LSVA III einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 515 Millionen Franken.

Tabelle 4

Finanzierung

in Mio. CHF	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Verpflichtungskredit	34,58	99,36	69,75	45,41	44,22	44,59	44,58	44,90	43,72	43,92	515,0
Investitionskosten (inkl. Reserven und MWST)	8,89	60,42	27,37	2,37	1,18	1,18	1,18	1,18	0,00	0,00	103,8
Entschädigung NETS-Anbieter (nationaler el. Service)	5,80	5,90	6,00	6,10	6,20	6,50	6,60	6,80	6,90	7,00	63,8
Entschädigung EETS-Anbieter (europ. el. Service; 1%)	2,64	3,13	3,56	4,02	3,96	3,95	3,89	3,90	3,84	3,87	36,8
Entschädigung Strassenverkehrsämter (StVA)	9,07	9,16	4,63	4,67	4,72	4,77	4,81	4,86	4,91	4,91	56,5
Entschädigung Finanz-Dienstl. EETS + Tankkarten, (1,7%)	7,11	7,22	7,18	7,22	7,11	7,09	6,98	7,00	6,89	6,94	70,7
Betrieb Stationäre Erfassungseinheiten		4,20	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	71,4
Betrieb Mobile Erfassungseinheiten		6,30	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	73,5
Reserven Betriebskosten (10% ohne EETS, Tankkarten & StVA)	0,58	1,64	2,28	2,29	2,30	2,33	2,34	2,36	2,37	2,38	20,9
Mehrwertsteuer Betriebskosten (7,7% ohne EETS, Tankkarten & StVA)	0,49	1,39	1,93	1,94	1,95	1,97	1,98	2,00	2,01	2,02	17,7

Dem beantragten Verpflichtungskredit in der Höhe von 515 Millionen Franken stehen Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe von rund 17 Milliarden Franken gegenüber. Der Verpflichtungskredit ist erforderlich, um langfristig die Abgabeeinnahmen zu sichern. Die Kosten für die an den beauftragten oder die zugelassenen Anbieter übertragenen Aufgaben sind abhängig von der Anzahl Fahrzeuge bzw. ihrer Fahrleistung in der Schweiz und unterliegen konjunkturellen Schwankungen. Sie sind nicht von der Anzahl Anbieter abhängig. Fällt z. B. einer weg, werden die von ihm betreuten Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zu einem anderen Anbieter wechseln. Eine Übernahme durch den Bund ist nicht sinnvoll. Dies würde zu höheren Kosten führen, da die Fahrten über das manuelle System des BAZG abzuwickeln wären.

Bei der Bemessung des Verpflichtungskredits werden die Investitionskosten sowie gewisse Betriebskosten berücksichtigt. Damit wird dem Grundsatz der Einheit der Materie (Investition und Unterhalt) Rechnung getragen und auch aus haushaltsrechtlicher Sicht drängt sich eine Einrechnung der Betriebskosten auf, da der Betrieb teilweise extern vergeben werden soll, womit eine überjährige finanzielle Verpflichtung eingegangen wird.

Für Unvorhergesehenes wird eine Reserve von 10 Prozent berücksichtigt. Darin sind auch die Teuerung (LIK; vgl. Ziff. 5.2.2) und allfällige Wechselkursrisiken enthalten.

Dadurch wird sichergestellt, dass sich der Bund (EFD/BAZG) nach Vorliegen des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit überjährig finanziell verpflichten kann. Sollten die im 2023 vorgesehenen Zuschläge im Rahmen der WTO-Ausschreibungen (insb. für nationalen Anbieter NETS, Erfassungssystem Strasse, Betrieb mobile Erfassungseinheiten) vor diesem Zeitpunkt erfolgen, wird sich der Bund (BAZG) nur unter dem Vorbehalt verpflichten, dass das Parlament der Finanzierung, namentlich dem Verpflichtungskredit und den Mittelaufstockungen, zustimmt.

5.2.2 Teuerungsannahmen

Die dem Umfang des Rahmenkredits zugrundeliegenden Teuerungsannahmen werden im Bundesbeschluss (Art. 2) ausgewiesen. Den Teuerungsannahmen liegt der Indexstand des Landesindex der Konsumentenpreise vom Februar 2022 von 102,4 Punkten zugrunde, wobei sich dieser Indexstand auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht. Die jährlichen Voranschlagskredite werden jeweils an die aktuellen Teuerungsannahmen angepasst.

6 Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf den Bund

6.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Durch die Einführung von LSVA III werden die Bruttoerträge aus der Schwerverkehrsabgabe voraussichtlich nicht verändert und daher weder Mehr- noch Mindererträge erwartet, da die Abgabeparameter (Kilometer x massgebendes Gewicht x Tarif) unverändert bleiben.

Der im Rahmen der LSVA anfallende Vollzugsaufwand von Bund und Kantonen wird aus dem Bruttoertrag finanziert.

Vom verbleibenden zweckgebundenen Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe werden ein Drittel an die Kantone überwiesen und höchstens zwei Drittel in den Bahninfrastrukturfond (BIF) eingelegt. Mit den zwei Dritteln finanziert der Bund einen Teil der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs und seine Einlage in den BIF.

Inwieweit sich der zweckgebundene Reinertrag verändert, hängt massgeblich vom Vollzugsaufwand von Bund und Kantonen in Zusammenhang mit der LSVA sowie den diesbezüglichen Vollzugsentschädigungen ab. Die Vollzugsentschädigungen dienen der Gegenfinanzierung des Vollzugsaufwands. Vollzugsaufwand und -entschädigungen werden vom BAZG voraussichtlich bis Ende 2026 überprüft und die Vollzugsentschädigungen gegebenenfalls entsprechend angepasst (vgl. «Vollzugsaufwand und Vollzugsentschädigung» und 6.2).

Mit dieser Botschaft werden einzig die notwendigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen, die zur Harmonisierung der künftigen LSVA-Erfassungssysteme mit ausländischen Mautsystemen und der Zulassung von privaten Anbietern notwendig sind. Unabhängig davon müssen die bestehenden LSVA-Komponenten ersetzt werden, da sie das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreichen. Dies unabhängig davon, ob das Parlament die vorliegende Botschaft verabschiedet oder ablehnt. Damit die LSVA auch weiterhin erhoben werden kann, fallen Kosten für die Systemerneuerung an.

Verhältnis zur DaziT-Botschaft

Die vorliegende Änderung des SVAG ist eng mit der Botschaft vom 15. Februar 2017²³ zur Finanzierung der Modernisierung und Digitalisierung des BAZG (Programm DaziT) verknüpft. Die Kosten für die Realisierung des zentralen Informatiksystems von LSVA III sind darin bereits enthalten. Ausgewiesen wurden dafür Investitionskosten von 8,2 Millionen Franken (im Anhang der Botschaft sind die Angaben in den Tabellen unter den Ziffern 1E und 2E verwechselt worden, S. 1802). Die personellen Auswirkungen der Digitalisierung und Weiterentwicklung des BAZG und somit der Realisierung von LSVA III sind bereits durch die DaziT-Botschaft abgedeckt. Die personellen Einsparungen von 42 Vollzeitstellen (Full Time Equivalent, FTE) werden daher dem Programm DaziT angerechnet (vgl. Ziff. 6.1.2). In der DaziT-Botschaft ausdrücklich nicht enthalten sind die Kosten für die Beschaffung und den Betrieb der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur LSVA-Generation III sowie für den Rückbau der nicht mehr benötigten Systemteile. Diese hängen letztlich einerseits von der Anzahl beschaffter Anlagen sowie andererseits von der Frage ab, wieviel von der bereits vorhandenen Infrastruktur weiterbenutzt werden kann oder zurückgebaut werden muss.

Kostenvergleich LSVA I/II mit LSVA III

Zum Vergleich werden in Tabelle 5 die bisherigen Kosten für die LSVA-Infrastruktur, welche die LSVA-Generationen I und II betreffen (1999–2019), und die Kosten für die Realisierung von LSVA III (2023–2032) über zehn Jahre dargestellt.

²³ BBl 2017 1719

Tabelle 5

Kostenvergleich

Comparaison des coûts	LSVA I / II Mio. CHF	LSVA III Mio. CHF		Differenz Mio. CHF
Investitionskosten	224	75,8		- 148,2
Betrieb und Unterhalt	262,5	392,4		130,0
Mehrkosten Anhänger- veranlagung		20	30	50,0
Reserven 10% ¹⁾		8,8	24,1	32,9
MWST		7,4		7,4
Zwischentotal	486,5	558,5		172,0
Einsparung Personal (DaziT) ²⁾		- 6,2		- 6,2
Total mit Einsparungen Personal	486,5	552,3		65,8
Einsparungen Transportgewerbe gem. RFA BAZG VG		-176,0		-176,0
¹⁾ Keine Reserve auf Informatik LSVA III (DaziT-Botschaft)				
²⁾ neun Jahre (2024–2032)				

Die Kostenschätzungen gehen unter Vorbehalt der eingangs erwähnten Kostendarstellung aus Anhang 2 hervor und basieren auf folgenden Annahmen:

- Gemeinkosten für Personal und Shared Services (HR, Immobilien etc.; n. q.): Diese Gemeinkosten sind in den Kostenübersichten nicht enthalten. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Gemeinkosten insgesamt durch die Einführung von LSVA III gegenüber LSVA I und II im Grundsatz nicht verändern. Dies mit Ausnahme eines gewissen personellen Minderaufwands (6,2 Millionen Franken jährlich bzw. 42 FTEs; vgl. Ziff. 6.1.2), der im Rahmen der Regulierungsfolgenabschätzung als Differenz ermittelt wurde. Dieser Minderaufwand wird dem Programm DaziT angerechnet (vgl. Ziff. 6.1.1). Er fliesst hier daher nur beim Kostenvergleich in die Berechnung ein.
- Entschädigung Kantone für den Bezug der Schwerverkehrsabgabe: Bisher werden die kantonalen Strassenverkehrsämter insbesondere für die Übermittlung der Fahrzeughalter- bzw. der Fahrzeugstammdaten sowie für die Kontrolle, dass anlässlich der Inverkehrsetzung jedes inländische abgabepflichtige Motorfahrzeug mit dem vorgeschriebenen Erfassungssystem ausgerüstet ist, im Umfang von rund 8,6 Millionen Franken pro Jahr entschädigt (vgl. Ziff. 6.2; gegenfinanziert aus dem LSVA-Ertrag). Im Rahmen der Einführung von LSVA III werden die Kantone insgesamt weniger Aufgaben wahrnehmen. Entsprechend dürfte auch die Entschädigung durch den Bund abnehmen. Dieser Minderaufwand ist in den anfallenden Betriebskosten bereits eingerechnet.

- Entschädigung Kantone für polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs: Bisher werden die Kantone für die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen (Leistungsvereinbarungen Bundesamt für Strassen, ASTRA) im Umfang von rund 25 Millionen Franken (Rechnung 2021) pro Jahr entschädigt; im Zuge der Eröffnung zusätzlicher Schwerverkehrskontrollzentren steigt dieser Betrag ab 2023 auf rund 39 Millionen Franken pro Jahr (gegenfinanziert aus dem LSVA-Ertrag). Diese Kosten sind in den Kostenschätzungen nicht enthalten. Die Einführung von LSVA III hat auf die Anzahl vereinbarte Kontrollstunden keinen Einfluss.
- Die hiervoor erwähnten Vollzugaufwände von Bund und Kantonen sowie die entsprechenden aus dem LSVA-Ertrag finanzierten Entschädigungen werden vom BAZG bis 2026 erhoben und anschliessend vom EFD festgelegt (vgl. Ziff. 6.2). Betreffend Gemeinkosten Bund (BAZG) umfasst dies die Eruerung entsprechender Kostenschlüssel. Die Entschädigungen der Kantone sind mit diesen zu verhandeln.
- Investitionskosten LSVA III Informatik: Die Investitionskosten für Informatik in der Höhe von 8,2 Millionen Franken sind Bestandteil von DaziT und wurden mit der DaziT-Botschaft beantragt. Diese Kosten sind im Kostenvergleich enthalten.
- Durch das neue Erhebungssystem ergibt sich eine Kostenverschiebung von den Investitions- hin zu den Betriebskosten, da das BAZG selbst keine Erfassungsgерäte mehr beschafft bzw. weil diese vom nationalen und den zugelassenen Anbietern zur Verfügung gestellt werden. Dadurch werden auch das Grenzbakensystem und die Abfertigungsterminals gegenstandslos. Zudem werden das Inkasso für ausländische Fahrzeuge den EETS-Anbietern und der Betrieb der mobilen Erfassungseinheiten Dritten übertragen.

Der Verzicht des Bundesrates, dem Parlament die Anhängerveranstaltung aufgrund der Anzahl Achsen und einem je Achse festgelegten Gewicht vorzuschlagen, führt zu höheren Kosten. Die geschätzten Mehrkosten für die Kontrollinfrastruktur betragen wegen den zusätzlich benötigten Kameras für die Heckbilder und der komplexeren Auswertung über zehn Jahre rund 50 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der möglichen Einsparungen beim Personalaufwand von 6,2 Millionen Franken und der eingerechneten Reserven von 32,9 Millionen Franken (ohne MWST) sind die Kosten für die beiden Erhebungssysteme, über zehn Jahre gerechnet, vergleichbar. Unter Berücksichtigung der vom Bundesrat nicht weiter verfolgten Anhängerveranstaltung aufgrund der Achsen wäre LSVA III sogar günstiger als die Systeme LSVA I und II. Bezieht man die Einsparungen auf Seiten der Nutzerinnen und Nutzer von rund 176 Millionen Franken, welche im Rahmen der Regulierungsfolgenabschätzung zum BAZG-VG (RFA BAZG-VG) errechnet wurden, mit ein, dann kommt die Weiterentwicklung deutlich günstiger zu stehen.

Kostenübersicht LSVA III

Unter Berücksichtigung der im Kostenvergleich eingerechneten Kosten für die Informatik LSVA III (DaziT-Botschaft) bzw. der nicht eingerechneten Kosten für den vo-

rübergehenden Parallelbetrieb von LSVA II ergeben sich für LSVA III Investitionskosten von total 112 Millionen Franken und Betriebskosten über die nächsten zehn Jahre von total 572,8 Millionen Franken.

Tabelle 6

Kostenübersicht LSVA III

Kostenübersicht	Investitionskosten	Betriebskosten
	Mio. CHF	Mio. CHF
Total gem. Tabelle 5 Kostenvergleich	112	446,5
Informatik LSVA III (DaziT-Botschaft)	- 8,2	
LSVA II Sach- und Betriebsaufwand (Parallelbetrieb)		22,5
Total	103,8	469,0
Gesamttotal	572,8	

Investitionskosten

Zur langfristigen Sicherung der Einnahmen aus der LSVA muss die Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur erneuert werden. Da die neuen Erfassungssysteme nicht mehr fest in die Motorfahrzeuge eingebaut und mit dem Fahrtschreiber verbunden sind, steigt tendenziell das Missbrauchsrisiko. Dem ist bei der Ausgestaltung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur entsprechend Rechnung zu tragen. Deren Beschaffung wird konform nach Vergabeverfahren B6B erfolgen.

Beschreibung der einzelnen Positionen:

- *ESTR*: Zur Sicherstellung und Kontrolle der Veranlagung werden die bestehenden Grenzübergänge (88) und stationären Anlagen (16) auf den Nationalstrassen an die neue Technik adaptiert. Neu sollen rund 22 stationäre Anlagen auf dem primären Strassennetz und rund 52 einfachere Anlagen auf dem sekundären Strassennetz errichtet werden. Ebenfalls enthalten sind ca. 35 mobile Erfassungseinheiten zur Ausrüstung der Kontrollfahrzeuge sowie Reserven für allenfalls neu zu errichtende Grenzübergänge oder für solche, die auszubauen sind.
- *Rückbau LSVA II*: Der Rückbau umfasst den Abbau und die Entsorgung sämtlicher an ihr Lebensende gelangenden Komponenten des Systems LSVA II (Erfassungsgeräte, Ausrüstung Montagestellen, Abfertigungsterminals, mobile Kontrollfahrzeuge etc.) sowie allenfalls den Rückbau nicht mehr benötigter Fundamente und Stahlträger beim Grenzbaken- und Kontrollsystem. Eingerechnet sind ebenfalls allfällige Kosten für das Projektmanagement.
- *Reserven*: Die vorliegende Kostenschätzung basiert auf Berechnungen der vom BAZG beigezogenen Expertinnen und Experten sowie auf Erfahrungswerten aus 20 Jahren LSVA. Jedoch können die Kosten heute nicht in allen Details festgelegt werden. Daher sind Reserven für Kostenungenauigkeiten von 10 Prozent vorgesehen. Darin sind ebenso die Teuerung (Landesindex der Konsumentenpreise, LIK) sowie allfällige Wechselkursrisiken enthalten.

- *Informatik LSV A III*: Die Investitionskosten für das Informatiksystem LSV A III sind Bestandteil von DaziT und wurden mit der DaziT-Botschaft beantragt.

Betriebskosten

Die über eine Zeitdauer von zehn Betriebsjahren gerechneten Kosten für die Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur, die Entschädigung der Kantone sowie die Entschädigung der EETS-Anbieter und der zugelassenen Anbieter betragen je nach deren Ausgestaltung jährlich 40–50 Millionen Franken (inkl. Reserven und MWST). Dies im Vergleich zu den heutigen Kosten von rund 26,2 Millionen Franken. Darin sind die Wartungskosten, nicht aber die Personalkosten und die Kosten der Shared Services (HR, Immobilien etc.; n. q.) eingerechnet.

Beschreibung der einzelnen Positionen:

- *Betrieb stationäre Erfassungseinheiten*: Darin sind die Kosten für Betrieb und Unterhalt des stationären Erfassungssystems enthalten. Der Betrieb wird zusammen mit dem ESTR ausgeschrieben.
- *Betrieb mobile Erfassungseinheiten*: Der Betrieb der mobilen Erfassungseinheiten wird mit einem Ausschreibungsverfahren ausgelagert. Die Betriebskosten enthalten neben den Unterhaltskosten für die mobilen Erfassungseinheiten die Kosten für Fahrzeuge, deren Betrieb und das eingesetzte Personal. Die mobilen Erfassungseinheiten selbst werden hingegen vom BAZG beschafft und dem Auftragnehmer zur Nutzung beigestellt.
- *Betrieb LSV A III zentrale Informatik*: Darin sind die Kosten für Betrieb und Unterhalt des Veranlagungssystems (Camiuns) enthalten.
- *Entschädigung Strassenverkehrsämter*: Die kantonalen Strassenverkehrsämter werden hauptsächlich für die Erfassung der Fahrzeug- und Halterdaten, die Prüfung der Geräteinstallation anlässlich der Verkehrszulassung eines Fahrzeugs, die Verhinderung der Verkehrszulassung bei nicht beglichenen Rechnungen und für die Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe entschädigt. Die Entschädigung erfolgt jährlich je abgabepflichtiges Fahrzeug, das am 30. September in Verkehr ist. In Zukunft fallen für die Strassenverkehrsämter verschiedene Aufgaben weg, so dass diese Entschädigung gesenkt werden kann (vgl. Ziff. 6.2).
- *Betrieb NMTS*: Darin sind die Kosten für Betrieb und Unterhalt des digitalisierten manuellen Mautdienstes enthalten, welcher vom BAZG betrieben wird und die Lösung für Ausnahmefälle darstellt.
- *Entschädigung NETS-Anbieter*: Die Entschädigung fällt für die Fahrleistungserfassung mit den von den Anbietern zur Verfügung gestellten Erfassungssystemen und der Übermittlung der Fahrleistungsdaten ans BAZG an. Sie wird den zugelassenen und dem nationalen Anbieter ausgerichtet. Für die zugelassenen Anbieter wird die Entschädigung vom Bundesrat noch bestimmt werden. Der nationale Anbieter, der auf Anfrage jede Fahrzeughalterin oder jeden Fahrzeughalter mit einem Erfassungssystem ausrüsten muss (Dienstleistungspflicht), sowie seine Entschädigung werden in einem Ausschreibungsverfahren

bestimmt. Die Kostenschätzung beruht auf der Annahme, dass alle inländischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter sich durch den nationalen Anbieter mit einem Erfassungssystem ausrüsten lassen.

- *Entschädigung EETS-Anbieter*: Wie die Entschädigung der NETS-Anbieter wird die Entschädigung der EETS-Anbieter für die Fahrleistungserfassung mit den von ihnen zur Verfügung gestellten fahrzeugeitigen Erfassungssystemen und für die Übermittlung der Fahrleistungsdaten ans BAZG ausgerichtet. Der Entschädigungssatz für EETS-Anbieter wurde vom Bundesrat auf insgesamt 2,7 Prozent (inkl. Inkasso) der in Rechnung gestellten Abgaben festgelegt. 1,7 Prozent werden für das Inkasso inkl. Risiken entschädigt, 1 Prozent entfällt auf den Aufwand zur Erfassung der Fahrleistung und der Datenübermittlung.
- *Entschädigung EETS und Tankkarten (Finanzdienstleistung)*: Die EETS-Anbieter sind bei ausländischen Fahrzeugen auch für das Inkasso der Abgabe bei ihren Kunden zuständig. Gleiches gilt für Anbieter von Tankkarten, welche heute für die Abwicklung der LSWA über die Abfertigungsterminals das hauptsächlichste Zahlungsmittel darstellen. Die Tankkarten kommen in Zukunft beim NMTS weiterhin zum Einsatz. Für das Inkassorisiko, das die Anbieter tragen, hat das EFD in Artikel 27 Absatz 2 seiner EETS- und Tankkarten-Anbieter-Verordnung EFD vom 11. Februar 2020²⁴ eine Entschädigung von 1,7 Prozent der in Rechnung gestellten Abgabe festgelegt.
- *Reserven*: Die vorliegende Kostenschätzung basiert auf Berechnungen der vom BAZG beigezogenen Expertinnen und Experten sowie auf Erfahrungswerten aus 20 Jahren LSWA. Jedoch können die Kosten heute nicht in allen Details festgelegt werden. Daher sind Reserven für Kostenungenauigkeiten von zehn Prozent vorgesehen, darin sind ebenso die Teuerung (LIK) sowie allfällige Wechselkursrisiken enthalten.
- *Betrieb LSWA II*: Um den Systemwechsel fließend zu gestalten ist das System LSWA II im Übergangsjahr 2024 und teilweise bis ca. Mitte 2025 parallel zu LSWA III in Betrieb. Danach kann der Betrieb sukzessive eingestellt werden. Allerdings muss es in Teilbereichen – insbesondere für Datenauswertungen und aus buchhalterischen Gründen – weiterhin zur Verfügung stehen.

Synergien

LSWA III mit dem neuen Erfassungssystem in den Fahrzeugen, kombiniert mit den Erfassungssystemen auf der Strasse, ist zwar Voraussetzung für eine reibungslose Erhebung der LSWA über die nächsten 10 bis 15 Jahre. Die Investitionen in die neue Technik und deren Betrieb kommen jedoch auch anderen Bereichen zugute. So werden beispielsweise einerseits die Mobilitätsdaten des Schwerverkehrs präziser; sie können für genauere Statistiken genutzt werden. Andererseits können die Erfassungssysteme auf der Strasse dereinst auch für die E-Vignette, welche im Laufe des Jahres 2023 eingeführt werden soll, oder für andere zukünftige fahrleistungsabhängige Abgaben (z. B. auf Elektrofahrzeugen) genutzt werden. Der grösste Synergieeffekt

²⁴ SR 641.811.423

kann durch die offene Architektur jedoch bereits im BAZG selbst erzielt werden. Die Erfassungssysteme auf der Strasse, welche auch bei den Grenzübergängen installiert werden, können sowohl für die Abfertigung des Warenverkehrs als auch für die automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung (AFV) bzw. für Risikoanalysen und zur Kontrolle des Kabotageverbots verwendet werden. Die amtsinterne Weitergabe der erhobenen Verkehrsdaten erfolgt indes nur, wenn deren Nutzung in den entsprechenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen vorgesehen ist.

Die Zulassungsstelle für Fahrtschreiberwerkstätten wurde 2006 aufgrund der Synergien mit der Zulassung und Prüfung von Montagestellen zum Einbau der LSWA-Erfassungsgeräte von den Kantonen übernommen und vom BAZG betrieben. Dem BAZG und dem ASTRA wurde dazumal je eine FTE zugesprochen. Aufgrund der mit LSWA III wegfallenden Montagestellen fehlen diese Synergien. Die Aufgaben der Zulassungsstelle für Fahrtschreiberwerkstätten sollen daher dem für den Strassenverkehr zuständigen ASTRA übertragen werden. Die für den Aufgabentransfer erforderlichen Rechtsanpassungen (Änderung der Art. 99a, 101 und 220 der Verordnung vom 19. Juni 1995²⁵ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge) werden im Rahmen der SVAV-Revision durchgeführt. Die dem BAZG zugesprochene FTE wird ans ASTRA übertragen. Eine allfällige darüber hinausgehende Finanzierung der Aufgabe wird im Rahmen der Anpassung der Vollzugsentschädigung bis 2026 überprüft.

Folgen, falls das Parlament die Revision des SVAG ablehnt

Soll die Neukonzeption des Erhebungssystems so umgesetzt werden wie in dieser Vorlage vorgesehen, so müssen die dazu erforderlichen Anpassungen der Rechtsgrundlagen per 1. Januar 2024 in Kraft treten und die finanziellen Mittel gesprochen werden. Nach Ablauf des Parallelbetriebs erreicht das bisherige Erhebungssystem das Ende seiner Lebensdauer und wird ausser Dienst gestellt.

Würde die Vorlage scheitern, müsste das BAZG zwar Anpassungen am vorgeschlagenen System, aber keine grundsätzliche Neukonzeption des Erhebungssystems vornehmen. Auf die Eigenentwicklung eines bundeseigenen Erfassungsgeräts würde gleichwohl verzichtet und auf ein am Markt vorhandenes System inkl. dessen Betrieb abgestellt. So würde das Transportgewerbe die im RFA BAZG-VG errechneten rund 17,6 Millionen Franken an Regulierungskosten jährlich trotzdem einsparen können.

Das inländische Transportgewerbe, welches international tätig ist, könnte zudem nicht von der vollen Interoperabilität der Erfassungssysteme profitieren. Ihre Fahrzeuge müssten weiterhin mit dem für die LSWA zugelassenen und mindestens einem für die ausländischen Mautsysteme erforderlichen Erfassungssystem verkehren. Auch könnte das inländische Transportgewerbe nicht von möglichen Synergieeffekten durch zugelassene Anbieter mit integrierten Lösungen profitieren. Das Transportgewerbe müsste mit erheblichen Nachteilen rechnen.

Markant ins Gewicht fielen jedoch die verursachten Verzögerungen, die mit der Neukonzeption, der Umsetzung und der Genehmigung der damit verbundenen Mittel durch das Parlament einhergehen. Das heutige Erhebungssystem erreicht Ende 2024

sein Lebensende. Bis zu diesem Zeitpunkt wäre die Neukonzeption und Realisierung eines angepassten Erhebungssystems zweifelsfrei unmöglich und die Erhebung der LSWA nach diesem Datum nicht mehr gesichert.

Vollzugaufwand und Vollzugsentschädigung

Der Bund soll seinen Aufwand beim Vollzug der LSWA weiterhin aus den Einnahmen der LSWA decken. Derzeit erfolgt dies namentlich über eine Pauschale in Höhe von 5 Prozent des Bruttoertrags der LSWA, was jährlich rund 86 Millionen Franken entspricht (vgl. Staatsrechnung 2021²⁶ bzw. Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000²⁷ über die Entschädigung des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe). Die Entschädigungen der Kantone für den Bezug der Schwerverkehrsabgabe sowie die polizeilichen Kontrollen des Schwerverkehrs im Auftrag des Bundes werden bislang über zusätzliche Pauschalen berücksichtigt. Die Entschädigungssätze sollen über mehrere Jahre stabil bleiben. Die Pauschalen sollen die jährlichen Betriebskosten und die Investitionskosten langfristig im Durchschnitt abdecken. Eine leichte vorübergehende Über- bzw. Unterdeckung wird in Kauf genommen. Zur Refinanzierung der Investitionskosten für LSWA III und der sich verändernden Aufwände für Betrieb und Unterhalt müssen die Vollzugsentschädigung (inkl. Amortisation) voraussichtlich angepasst werden. Der Vollzugaufwand von Bund und Kantonen sowie die diesbezüglichen Vollzugsentschädigungen zur Gegenfinanzierung sollen nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten, mit Aufnahme des Regelbetriebs ab 2026, überprüft und vom Bundesrat definitiv festgesetzt werden (vgl. Ziff. 5.2.1).

6.1.2 Personelle Auswirkungen

Aufgrund der Erneuerung der Erfassungs- und Kontrollinfrastruktur hängen die personellen Auswirkungen letztlich von deren Ausgestaltung ab. Für die Zulassungsverfahren, welche die Anbieter zu durchlaufen haben, wird mit einem geringen Personalbedarf gerechnet. Demgegenüber wird für die zentrale Veranlagung der Abgabe, das Chipkarten-Handling und die Zulassung der bisherigen Montagestellen bzw. Fahrtschreiberwerkstätten inkl. deren Nachprüfung mit einer Entlastung gerechnet. Aufgrund von zu hinterfragenden Kostenschlüsseln (vgl. Ziff. 6.1.1) wird hier eine Differenzbetrachtung statt eine Brutto-Sicht angestellt. Gemäss Regulierungsfolgenabschätzung wird durch die effizienteren Arbeitsabläufe insgesamt mit einem sinkenden Personalbedarf im Umfang von 42 Vollzeitstellen bzw. rund 6,2 Millionen Franken pro Jahr gerechnet. Darin ist eine Vollzeitstelle bezüglich der Rückgabe der Zulassungsstelle Fahrtschreiberwerkstätten und ihrer Aufgaben ans ASTRA nicht eingerechnet.

Die personellen Einsparungen werden im Rahmen einer Auslegeordnung zur Entwicklung der Personalbestände in Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms DaziT berücksichtigt und nicht bereits vorliegend zur Gegenfinanzierung von LSWA III angerechnet. Diese Auslegeordnung wird dem Bundesrat bis Mitte 2024 vorgelegt.

²⁶ Staatsrechnung 2021 der Verwaltungseinheiten, Band 2B, E110.0116, S. 85.

²⁷ SR **641.811.912**

Beabsichtigt ist hingegen der Ausbau der mobilen Kontrollen. Da ihr Betrieb ebenfalls ausgeschrieben wurde und an einen Dritten vergeben werden soll, fällt auch in diesem Bereich für den Bund kein personeller Mehrbedarf an.

6.1.3 Auswirkungen auf DaziT

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

6.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die Kantone können mit ungefähr gleichbleibenden LSWA-Einnahmen rechnen, da mit den vorgeschlagenen Änderungen keine Mehr- oder Mindererträge zu erwarten sind. Die Vollzugsaufwände und die Vollzugsentschädigungen von Bund und Kantonen sollen mittelfristig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden (vgl. Ziffer 5.2.1 und 6.1.1, «Vollzugsaufwand und Vollzugsentschädigung»). Ihr Einfluss auf die Einnahmen der Kantone ist jedoch gering. Eine eventuelle Erhöhung der Vollzugsentschädigung für den Bund wird durch die erwartete Senkung der Entschädigung der Strassenverkehrsämter abgefedert oder gar kompensiert. Die daraus resultierenden Veränderungen dürften zudem unterhalb den konjunkturbedingten jährlichen Schwankungen liegen.

Die kantonalen Zulassungsbehörden werden heute gestützt auf die Verordnung des EFD vom 5. Mai 2000²⁸ über die Entschädigung der kantonalen Behörden für den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe vom Bund jährlich mit gut 8,6 Millionen Franken entschädigt. Sie werden mit LSWA III entlastet. Anlässlich der Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs haben sie nicht mehr zu prüfen, ob ein Erfassungssystem im Fahrzeug eingebaut ist. Zudem werden die Fahrzeugstammdaten direkt ab IVZ bezogen. Die kantonalen Zulassungsbehörden werden aber weiterhin für die Abgabeklassierung (abgabebefreit, LSWA- oder PSVA-pflichtig), die Erhebung der PSVA sowie für Kontrollschildentzugsverfahren wegen unbezahlten LSWA-Rechnungen zuständig sein. Die Kontrollschildentzugsverfahren werden heute nicht entschädigt, da sie auf kantonaler Ebene gebührenfinanziert sind. Die Entschädigung der kantonalen Zulassungsbehörden kann daher schätzungsweise um mindestens die Hälfte gesenkt werden. Das zuständige EFD wird die Kantone zu gegebener Zeit anhören.

Bisher werden die Kantone für die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen (Leistungsvereinbarungen ASTRA) im Umfang von rund 25 Millionen Franken (Rechnung 2021) pro Jahr vom Bund entschädigt; im Zuge der Eröffnung zusätzlicher Schwerverkehrskontrollzentren steigt dieser Betrag ab 2023 auf rund 39 Millionen

Franken pro Jahr (gegenfinanziert aus dem LSVA-Ertrag). Diese Kosten sind in den Kostenschätzungen nicht enthalten. Die Einführung von LSVA III hat auf die Anzahl der vereinbarten Kontrollstunden keinen Einfluss.

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

6.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

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

Mit den Projektzielen zu LSVA III strebt das BAZG an, dass bei mindestens 85 Prozent der Stakeholder der betriebliche Aufwand sinken soll. Das wird insbesondere durch Erfassungssysteme, die nicht mehr durch Werkstätten fest ins Fahrzeug eingebaut werden müssen, und durch die automatische Übermittlung der Fahrleistungsdaten ohne Chipkarten zum Auslesen und Einsenden der Fahrleistungsdaten erreicht. Eine auf die Fahrzeugflotte zugeschnittene Lösung eines zugelassenen Anbieters kann den betrieblichen Aufwand eines Flottenbetreibers weiter optimieren.

Die Abgabehöhe bleibt für die betroffenen Unternehmen unverändert. Die Umstellung auf ein neues Erfassungssystem verursacht den abgabepflichtigen Personen einen einmaligen geringen administrativen Aufwand und nur für die Nutzung der Erhebungsdienste bei zugelassenen Anbietern allenfalls Zusatzkosten. Es steht ihnen dabei frei, einen zugelassenen EETS- oder NETS-Anbieter zu wählen, der ihnen auch weitere LSVA-unabhängige Dienstleistungen in einem Servicepaket (z. B. ein Flottenmanagement, andere Mautgebiete) kostenpflichtig anbieten kann, oder alternativ den nationalen Anbieter zu wählen, der seinen Erhebungsdienst unentgeltlich anbieten muss.

Für die Umstellung haben Sie lediglich einen zugelassenen EETS- oder NETS-Anbieter bzw. den nationalen Anbieter mit der Erfassung der Fahrleistung ihrer Fahrzeuge zu beauftragen und die momentan in ihren Fahrzeugen eingebauten Erfassungsgeräte durch die neuen vom Anbieter zur Verfügung gestellten Erfassungssysteme auszutauschen. Der Aus- und Einbau ist einfach und kann selbständig vorgenommen werden. Werkstattaufenthalte zur Montage und Nachprüfung der LSVA-Erfassungsgeräte entfallen künftig und für die Anmeldung der Fahrleistungsdaten werden keine Chipkarten mehr benötigt. Das Auslesen der Daten des Erfassungsgeräts auf die Chipkarte und das Einsenden ans BAZG entfallen vollständig. Für die Datenübermittlung ist in Zukunft der Anbieter des Erfassungssystems verantwortlich. Der Übermittlungsprozess läuft dabei vollautomatisch ohne Zutun der abgabepflichtigen Person.

Durch die Wahl eines EETS-Anbieters können die international verkehrenden Transportunternehmen ebenfalls auf die übrigen an der Windschutzscheibe angebrachten Erfassungsgeräte anderer europäischer Mautgebiete verzichten. Zudem werden die Halterinnen und Halter im Bereich der Solidarhaftung entlastet. Sie werden für ihre

Anhänger, welche an Motorfahrzeugen anderer Transportunternehmen mitgeführt werden, nicht mehr haften müssen, wenn diese zahlungsunfähig werden.

Insgesamt darf das Transportgewerbe mit sinkenden Regulierungskosten rechnen. Die RFA BAZG-VG geht für das Transportgewerbe jährlich von 17,6 Millionen Franken aus, die es einsparen kann.

Gesamtwirtschaftlich betrachtet, zielt die Vorlage vor allem darauf ab, die Abgabenerhebung zu vereinfachen. Mit einer automatisierten Erfassung, Anmeldung und Veranlagung sowie einer Harmonisierung mit den europäischen Erfassungssystemen verringert sich der administrative Aufwand gesamthaft. Die durch die neue Systemarchitektur eingeführte Liberalisierung der Fahrleistungserfassung ermöglicht der Wirtschaft ein neues Geschäftsfeld und eine agile Anpassung der Erfassung an die technologische Entwicklung. Das wirkt sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit aus.

Zusammenfassend wirkt sich die Vorlage positiv auf die Produktivität von Staat und Privaten aus, weshalb die Vorlage volkswirtschaftlich positiv zu bewerten ist.

6.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

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

6.5 Auswirkungen auf die Umwelt

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

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

Die LSVA ist ein zentraler Punkt der schweizerischen Verlagerungspolitik. Wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2021 angekündigt hat, will er Fragen zur Weiterentwicklung der LSVA klären. Er hat das UVEK beauftragt, dazu bis spätestens Mitte 2023 eine Vernehmlassungsvorlage vorzulegen.

7 Rechtliche Aspekte

7.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 85 Absatz 1 BV, der dem Bund die Kompetenz zur Erhebung der LSVA einräumt.

7.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Änderung des SVAG und der SVAV beeinflusst das Verhältnis zum europäischen Recht nicht. Materiell ist die Erhebung der schweizerischen LSVA im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft festgehalten. Die Europäische Kommission ist der Ansicht, dass die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in den Anwendungsbereich des Abkommens vom 21. Juni 1999²⁹ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen) fällt und von der Schweiz übernommen werden sollte. Die Schweizer Delegation im Gemischten Ausschuss des Landverkehrsabkommens hat bislang auf die Arbeiten zu dieser Vorlage verwiesen und kommuniziert, dass eine Übernahme der Richtlinie geprüft wird. Die Überarbeitung des SVAG tangiert das Landverkehrsabkommen jedoch nicht direkt, da nicht die Höhe der Abgabe Gegenstand der Anpassungen ist, sondern die technische Umstellung auf ein neues Erhebungssystem. Das Landverkehrsabkommen sieht aber in Artikel 39 das Ziel eines angemessenen Grads an Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der EU und in der Schweiz vor. Die Schweiz hat deshalb die Absicht kommuniziert, für ausländische Fahrzeuge eine entsprechend der Richtlinie gleichwertige Lösung anzubieten. Dies hat sie mit der Einführung des EETS im Jahr 2020 umgesetzt. Mit der vorliegenden Vorlage übernimmt die Schweiz nun auch die Grundgedanken der Richtlinie, denn ein Alleingang bei den inländischen Fahrzeugen wäre nicht zielführend.

Das LSVA-Erhebungsgebiet umfasst auch die deutsche Enklave Büsingen und das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Beide stellen inländisches Zollgebiet dar. Die Erhebung der LSVA ist in den Staatsverträgen mit Deutschland (Büsingens)³⁰ und dem Fürstentum Liechtenstein³¹ geregelt. Beide werden finanziell für die mutmasslich auf ihrem Gebiet anfallende Abgabe entschädigt. Das Fürstentum Liechtenstein hat eigenständiges Recht erlassen, das dem Schweizerischen entsprechend angepasst

²⁹ SR **0.740.72**

³⁰ Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Vertrag vom 23. November 1964 über die Einbeziehung der Gemeinde Büsingen am Hochrhein in das schweizerische Zollgebiet über die Erhebung und die Ausrichtung eines Anteils der von der Schweiz in ihrem Staatsgebiet und im Gebiet der Gemeinde Büsingen am Hochrhein erhobenen leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe, SR **0.631.112.136.2**

³¹ Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein, SR **0.641.851.41**

werden muss. Die liechtensteinische Delegation in der «Gemischten Kommission LSVA Schweiz – Fürstentum Liechtenstein» wurde über diese Änderungen informiert, damit die notwendigen Vorkehrungen eingeleitet werden können. Liechtenstein wurde bereits im Rahmen der Vernehmlassung sowie der Ämterkonsultation zu dieser Vorlage begrüsst.

7.3 Erlassform

Die Vorlage enthält rechtsetzende Bestimmungen, die gemäss Artikel 164 Absatz 1 BV und Artikel 22 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002³² (ParlG) in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen sind.

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 ParlG ist für den Verpflichtungskredit ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

7.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Der Bundesbeschluss für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe untersteht der Ausgabenbremse nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV, da er einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken nach sich zieht. Der Bundesbeschluss bedarf daher der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder beider Räte.

7.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Vorlage enthält keine neuen Subventionsbestimmungen.

7.6 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

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

7.7 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Der Änderungsentwurf zum SVAG enthält in Artikel 11 Absatz 2 sowie in Artikel 11a Absätze 1, 2 und 4 Bestimmungen zur Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen. Der

³² SR 171.10

Bundesrat soll weiterhin ermächtigt werden, die Art der Ermittlung der gefahrenen Kilometer festzulegen. Neu soll er ermächtigt werden, Dienstleistungsanbieter zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer zuzulassen bzw. zu beauftragen und die Voraussetzungen dafür zu regeln sowie die Entschädigung der zugelassenen Anbieter festzusetzen. Das BAZG erhält die Kompetenz, die technischen und betrieblichen Vorgaben bei der Zulassung der Dienstleistungsanbieter zu erlassen.

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

7.8 Datenschutz

7.8.1 Personendaten

Der Vollzug des vorliegenden Erlasses erfordert die Bearbeitung von besonders und nicht besonders schützenswerten Personendaten durch das BAZG. Dafür ist im E-BAZG-VG eine entsprechende Grundlage vorgesehen. Bis zum Inkrafttreten des BAZG-VG stützt sich die Bearbeitung von Personendaten auf Artikel 110 und 110a ZG.

Neben den Angaben zur abgabepflichtigen Person und zum Fahrzeug werden dem BAZG von den Anbietern täglich die Fahrleistungsdaten in Form von GNSS-Wegpunkten übermittelt, inklusive den Angaben zu einem mitgeführten Anhänger. Die für die Veranlagung erforderliche Berechnung der gefahrenen Kilometer bedingt die Verknüpfung der aufgezeichneten Wegpunkte. Diese Verknüpfung stellt ein Streckenprofil dar. Die Bearbeitung der GNSS-Wegpunkte stellt jedoch kein Profiling im Sinne von Artikel 5 Buchstabe f des nDSG dar. Einerseits fehlt das Merkmal der Möglichkeit der Identifizierung der natürlichen Person, welche das Fahrzeug lenkt. Andererseits ist die Voraussetzung nicht gegeben, wonach die Erstellung des Streckenprofils erfolgt, um die Verhaltensweise einer Person zu analysieren: Das Streckenprofil wird einzig zum Zweck der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe erstellt. Eine Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten in einem Gesetz im formellen Sinn nach Artikel 34 Absatz 2 nDSG ist daher nur für die Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen erforderlich (s. Art. 110 und 110a ZG).

Eine automatische Verknüpfung eines Streckenprofils mit einer natürlichen Person ist mit den fahrzeug- und strassenseitig erhobenen Daten nicht möglich. Eine manuelle Verknüpfung ist nur nach individuellen Abklärungen bei der Fahrzeughalterin oder beim Fahrzeughalter möglich. Das ist nur im Zusammenhang mit der Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen vorgesehen.

Höchstwahrscheinlich wird das BAZG die LSVA-Daten künftig im Rahmen seiner sicherheits- und abgabeübergreifenden Risikoanalysen nutzen. Der Bundesrat wird festlegen, wie lange die LSVA-Daten dafür genutzt werden dürfen bzw. wann sie zu löschen sind. In Einzelfällen ist im Rahmen der Risikoanalyse ein Profiling im Sinne nDSG nicht ausgeschlossen. Im E-BAZG-VG sind dafür entsprechende Rechtsgrundlagen vorgesehen.

7.8.2 Rechtsstellung der Anbieter

Nach Artikel 5 Buchstabe i des nDSG gelten als Bundesorgane Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Soweit diese Personen in Erfüllung dieser Aufgaben tätig werden, gelten für sie die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane (Art. 33–42 nDSG).

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

7.8.3 Datenbekanntgabe

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

Umgekehrt gilt für die ausländischen Anbieter auch die Übermittlung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten an das BAZG als Datenbekanntgabe ins Ausland. Die ausländischen Anbieter unterliegen diesbezüglich den Vorgaben der Verordnung (EU) 2016/679³³ des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien

³³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG, Fassung gemäss ABl L119 vom 4. Mai 2016, S. 1.

Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (EU-Datenschutz-Grundverordnung; DSGVO).

7.8.4 Kontrollsystem

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

Nebst Erfassung von Ort und Zeitpunkt der Durchfahrt wird ein Übersichts-, ein Front- und ein Heckbild des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination aufgenommen. Darauf wird die Fahrzeugform und das Kontrollschild mit Landeszeichen erkennbar sein. Front- und Heckkontrollschild werden automatisch erkannt und ausgewertet sowie mit den Angaben des Anbieters in der übermittelten Anmeldung verglichen.

Die Durchfahrtsdaten werden grundsätzlich bis zur Rechtskraft der Veranlagungsverfügung aufbewahrt.

7.8.5 Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung

Die DSGVO gilt in der EU für das Bearbeiten von Daten natürlicher Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit oder des Wohnorts dieser Personen. Somit fällt die Bearbeitung von Personendaten einer natürlichen Person mit Wohnsitz in der Schweiz in einem Mitgliedstaat der EU in den Anwendungsbereich der DSGVO.

Dies bedeutet, dass er – sobald ein Anbieter seinen Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU hat und personenbezogene Daten im Zusammenhang mit der Erhebung der LSVA bearbeitet – für die Datenbearbeitung unter die DSGVO fällt. Hat ein Anbieter hingegen seinen Sitz in der Schweiz und bearbeitet er Daten, die der Veranlagung der LSVA dienen, so fällt die Bearbeitung der Personendaten in den Anwendungsbereich des Schweizer Datenschutzrechts. Werden die Daten vom Anbieter mit Sitz in der Schweiz jedoch für die Abgabenerhebung in der EU bearbeitet, fielen die Datenbearbeitung voraussichtlich unter den Anwendungsbereich der DSGVO.

Abkürzungsverzeichnis

AFV	automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BAZG-VG	BAZG-Vollzugsaufgabengesetz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BöB	Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 172.056.1)
DaziT	Gesamtheitliches Modernisierungs- und Transformationsvorhaben des BAZG
DSRC	Dedicated Short Range Communication / dedizierte Kurzstrecken-Kommunikation
DSGVO	EU-Datenschutz-Grundverordnung
E-BAZG-VG	Entwurf des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
E-SVAG	Entwurf des Schwerverkehrsabgabengesetzes
EETS	European Electronic Toll Service
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
ESTR	Erfassungssystem Strasse
FTE	Full Time Equivalent / Vollzeitstellen
GNSS	Global Navigation Satellite System / globales Satellitennavigationssystem
n. q.	nicht quantifizierbar
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
LIK	Landesindex der Konsumentenpreise
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NETS	Nationaler elektronischer Mautdienst
NMTS	Nationaler manueller Mautdienst
OBU	On Board Unit
OBU I	Erfassungsgerät Tripon
OBU II	Erfassungsgerät Emotach
PSVA	Pauschale Schwerverkehrsabgabe
RFA BAZG-VG	Regulierungsfolgenabschätzung zum BAZG-VG
StVA	Strassenverkehrsamt / Motorfahrzeugkontrolle

SVAG	Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81)
SVAV	Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SR 641.811)
UID	Unternehmens-Identifikationsnummer
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VE-SVAG	Vorentwurf des Schwerverkehrsabgabegesetzes
VE-SVAV	Vorentwurf der Schwerverkehrsabgabeverordnung
ZG	Zollgesetz vom 18. März 2005 (SR 631.0)

Anhang 1

Tabelle 7

Zuständigkeiten BAZG, Anbieter, Halterin oder Halter

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

Kostenübersicht und Kostenvergleich

Tabelle 8

Kostenübersicht

Kostenübersicht	LSVA I und II		LSVA III	
	1999 – 2019 (inkl. MWST)		10 Jahre (z.T. ohne MWST)	
	Investitions- kosten	Betriebs- kosten	Investitions- kosten	Betriebs- kosten
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Erfassungsgesät (OBU I)	119	81		
Erfassungsgesät (OBU II)	88			
Abfertigungsterminal (AT)	5,5			
Grenzbakensystem (GBS)	16			
Stationäres Kontrollsystem (SKS)	50		66,5	71,4
Mobiles Kontrollsystem	3,5			73,5
Baukosten (AT, GBS, SKS)	21			
Informatiksystem (IS-LSVA)	68	75		29,8
Berater (Aufbauphase)	77			
Rechnungsdruck und Verbrauchsmaterial		63		
Entschädigung Strassenverkehrsämter		170		56,5
Entschädigung Tankkartenanbieter		136		
Rückbau LSVA II			21,1	
Betrieb NMTS				2,3
Entschädigung NETS				63,8
Entschädigung EETS (DL)				36,8
Entschädigung EETS & Tankkartenanbieter				70,7
Reserven			8,8	24,1
MWST			7,4	17,7
Informatik LSVA III (DaziT-Botschaft)			8,2	
Total System-Kosten mit Reserven	448	525	112	446,5
Total System-Kosten auf 10 Jahre	224	262,5	112	446,5
Total auf 10 Jahre		486,5		558,5

Tabelle 9

Kostenvergleich

Kostenvergleich Systemkosten		
Total Systemkosten 10 Jahre	486,5	551,6
Einsparung Personal (DaziT)		- 6,2
Total mit Einsparungen Personal	486,5	552,3
Kostenübersicht LSVA III		
Total Systemkosten 10 Jahre	112	446,5
Informatik LSVA III (DaziT-Botschaft)	- 8,2	
LSVA II Sach-und Betriebsaufwand (Parallelbetrieb)		22,5
Total Kostenübersicht LSVA III	103,8	469,0
Total		572,8

