

Oberzolldirektion
Sektion Fahrzeuge und
Strassenverkehrsabgaben
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

Bern, 27. März 2013

Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann die zur Diskussion stehende SVAV-Änderung grösstenteils nicht unterstützen. Unsere detaillierten Antworten und Begründungen können dem beiliegenden, vorgegebenen Fragenkatalog entnommen werden.

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton:

Verband, Organisation:

Übrige:

Name:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Adresse:

Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern

1. Teil: aktuell vorgeschlagene Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)

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

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

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} Ziff. 2

Gegen eine Gleichstellung des Zivilschutzes mit der Armee betreffend die Befreiung von der LSVA-Abgabepflicht für gemietete – statt wie bisher nur für gekaufte, geleaste oder requirierte – Fahrzeuge ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die entsprechenden gemieteten Fahrzeuge ausschliesslich für Einsätze bei Katastrophen, in Notlagen, bei bewaffneten Konflikten, zugunsten der Gemeinschaft auf nationaler Ebene sowie anlässlich der Ausbildung zum Einsatz kommen. **strasseschweiz** kann der vorgeschlagenen Änderungen nur dann zustimmen, wenn dieser klare Vorbehalt in der definitiven Fassung bestehen bleibt, da ansonsten Wettbewerbsverfälschungen zulasten des gewerblichen Gütertransports drohen.

Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} Ziff. 3 und Art. 12c

Aus denselben Überlegungen lehnen wir eine Abgabebefreiung für gemietete Fahrzeuge des Zivilschutzes, die im Rahmen von Instandstellungsarbeiten eingesetzt werden, ausdrücklich ab. Wie der erläuternde Bericht (S. 4) in Anbetracht einer „möglichen Wettbewerbsverzerrung“ explizit festhält, ist „eine Abgrenzung zu normalen Unterhaltsarbeiten“ – die auch von Unternehmen des gewerblichen Gütertransports ausgeführt werden könnten – „z.T. schwierig vorzunehmen“. Daran ändert auch die Gesuchs- und Bewilligungspflicht nichts, die zwar sicherheitshalber eingeführt werden soll, aber einerseits den administrativen Aufwand erhöht (und damit die Bürokratie!) und andererseits in der Praxis einer reinen „Pro-forma-Bewilligungspflicht“ gleichkommt. Stossend ist insbesondere, dass der Zivilschutz selbst (konkret das Bundesamt für Bevölkerungsschutz [BABS]) nicht nur als Gesuchsteller, sondern auch als erstinstanzliche Beurteilungsbehörde (Antrag auf Annahme/Ablehnung) vorgesehen ist und somit ein eklatanter Interessenkonflikt bestünde.

Wir sprechen uns daher gegen die Neuregelung aus und fordern – sollte deren Einführung trotzdem erfolgen –, dass der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), eine unserer Trägerorganisationen, und dessen Sektionen im Bewilligungsverfahren zu einer Zweitbeurteilung (Antrag auf Annahme/Ablehnung) beigezogen würden.

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

(Art. 3 Abs. 1 Bst. c)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Nein, **strasseschweiz** ist nicht damit einverstanden, dass Flughafentransferfahrten weiterhin abgabepflichtig bleiben sollen. Mit der Revision der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) wurden Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet neu für konzessionspflichtig erklärt (Art. 6 Bst. e VPB); zuvor war lediglich eine eidgenössische Bewilligung notwendig. Somit gelten seither verschärfte Rahmenbedingungen. Umgekehrt sind die betreffenden Flughafentransfers im Sinne einer Entlastung gemäss Schwerverkehrsabgabeverordnung (Art. 3 Abs. 1 Bst. c SVAV) von der PSVA-Abgabepflicht befreit.

Vor diesem Hintergrund ist es u.E. weder einsichtig noch akzeptabel, dass Flughafentransferfahrten nun doch wieder abgabepflichtig sein sollen. Es geht aus Gründen der rechtlichen Konsequenz und der Fairness nicht an, einerseits zwar eine Verschärfung einzuführen (Konzessionspflicht), andererseits aber die Entlastung, die daraus resultiert (Abgabebefreiung), in einem anderen Erlass wieder zu eliminieren.

Unhaltbar ist zudem die Argumentation betreffend die notwendige Gleichbehandlung von Flughafentransferfahrten mit Schüler-, Arbeitnehmer- und Werkverkehrsfahrten (Art. 7 Bst. b-d VPB) aufgrund ihrer „Ähnlichkeit“. Denn: Entweder sind diese Transporte tatsächlich „ähnlich“ und unterstehen folglich alle einer Konzessionspflicht inklusive Abgabebefreiung oder alternativ einer Bewilligungspflicht mit Schwerverkehrsabgabe oder sie sind eben nicht „ähnlich“ und können daher bezüglich Konzession/Bewilligung und PSVA (pauschale Schwerverkehrsabgabe) unterschiedlich behandelt werden. Es kann nicht sein, einerseits einen Unterschied betreffend Konzession/Bewilligung vorzunehmen und andererseits eine Gleichbehandlung bei der PSVA anzustreben. Mit anderen Worten: Nicht die heutige Bestimmung stellt eine „Privilegierung“ (vgl. erläuternder Bericht, S. 5) der Flughafentransferfahrten dar, sondern die angestrebte Neuregelung wäre es – und zwar einseitig zugunsten der Schüler-, Arbeitnehmer- und Werkverkehrsfahrten.

strasseschweiz fordert, auf eine Anpassung von Art. 3 Abs. 1 Bst. c SVAV zu verzichten. Konzessionspflichtige Flughafentransferfahrten sollen weiterhin von der Schwerverkehrsabgabe befreit bleiben. Diesbezüglich besteht kein Handlungs- bzw. Regulierungsbedarf!

1.3. Sind Sie einverstanden, dass die Antragstellerinnen oder Antragsteller die wesentlichen Unterlagen und Belege, mit welchen die Einhaltung der Verwendungsverpflichtung nachgewiesen werden kann, während fünf Jahren aufbewahren und diese der Oberzolldirektion auf deren Verlangen hin vorweisen müssen?

(Art. 12b [neu])

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Verglichen mit den sehr wenigen Vergehen, die in Einzelfällen vorkommen können, wäre der Aufwand, der durch diese Neuerung für alle Betroffenen entsteht, völlig unverhältnismässig. Es kann nicht sein, dass eine Mehrheit, die sich erwiesenermassen korrekt verhält, wegen einer verschwindend kleinen Zahl an missbräuchlicher Verwendung pauschal bestraft wird. Es handelt sich diesbezüglich um ein Vollzugs- bzw. Kontrollproblem, dass auch mit verschärften Verordnungsvorschriften zulasten aller betroffenen Transportunternehmen nicht gelöst werden kann.

1.4. Sind Sie einverstanden, dass im Fahrzeugausweis eingetragene Beschränkungen wie Achslasten, Sattelasten, Stützlasten und dergleichen neu zur Berechnung der Abgabe nicht mehr berücksichtigt werden?

(Art. 13)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Ein fundamentaler Grundsatz der Abgabenerhebung und insbesondere der LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) besteht darin, dass Bemessungsgrundlage und Abgabehöhe präzise bestimmbar sein müssen und sich linear zueinander verhalten.

Dieser Grundsatz würde bei Nichtberücksichtigung der Achs-, Sattel-, Stützlasten und dergleichen eindeutig verletzt, weshalb wir die vorgeschlagene „Vereinfachung“ keinesfalls gutheissen können.

Gemäss zitiertem Bundesgerichtsurteil (vgl. erläuternder Bericht, S. 7) sind für die Bemessung der LSVA-Abgabe auch die im Fahrzeugausweis eingetragenen Achslasten zu berücksichtigen. Mit diesem Entscheid wurde klar festgelegt, dass bei Sattelmotorfahrzeugen nur jenes Gesamtgewicht LSVA-besteuert wird, mit welchem das Fahrzeug auch tatsächlich verkehren darf. Das Bundesgericht hat damit den oben erwähnten Grundsatz unmissverständlich bestätigt. Nachdem dieses Urteil seit bald sechs Jahren in der Praxis umgesetzt wird, besteht kein Anlass, die zuvor angewandte und vom Bundesgericht eben als widerrechtlich beurteilte Praxis nun wieder aufzugreifen und einfach in der SVAV festzuschreiben, nur weil dies den zuständigen Behörden nicht passt. Vielmehr wäre von der Zollverwaltung schon viel früher zu erwarten gewesen, dass sie (nach Einführung des schriftlichen Antrags) ein griffiges System entwickelt hätte mit dem Ziel, sowohl ihre eigene Administration als auch jene der Gesuchsteller zu vereinfachen. Nichts dergleichen ist geschehen, weshalb uns die nun vorgeschlagene Lösung als allzu einfach erscheint. Sie ist zwar billig für den Bund, aber teuer für die betroffenen Fahrzeughalter. Das kann nicht im Sinne der Sache sein und noch weniger dem Wortlaut sowie der Absicht des zugrunde liegenden Gesetzes entsprechen.

Administrative Aufwendungen der Vollzugsbehörden bzw. Kosten für Anpassungen an den elektronischen Systemen erachten wir vor diesem Hintergrund als vertretbar, ja sogar als rechtlich zwingend. Sollte die automatische Erfassung und Bearbeitung dennoch nicht realisierbar sein, so muss mindestens die aktuelle, händische Variante beibehalten werden.

Zudem scheint die finanzielle Mehrbelastung nicht so gering zu sein, wie dies im erläuternden Bericht (S. 8) dargestellt wird. Immerhin betrifft es über 250 Gesuchsteller, welche diese Regelung nach wie vor in Anspruch nehmen. Gemäss groben Berechnungen der ASTAG handelt es sich somit um LSVA-Abgaben im Umfang von CHF 150'000.– bis CHF 195'000.– pro Jahr, die der Staat zusätzlich einnehmen würde.

Selbstverständlich gehen wir davon aus, dass das für die LSVA-Abgabe massgebliche Gewicht weiterhin höchstens 40 Tonnen (t) beträgt. Kombiverkehre (44 t) oder Ausnahmetransporte mit Übergewicht würden danach auch in Zukunft die LSVA nur für maximal 40 t entrichten müssen. Art. 13 Abs. 3 E-SVAV scheint uns in dieser Hinsicht und im Gegensatz zum geltenden Art. 13 Abs. 7 SVAV nicht wirklich klar formuliert zu sein. **Deshalb regen wir an, diese Formulierung zu überprüfen und sodann unmissverständlich zu stipulieren.**

1.5. Sind Sie einverstanden,

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

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Allfällige Zuwiderhandlungen, bei denen der leichtere Anhänger deklariert wird, obwohl der schwerere Anhänger am Zugfahrzeug angekoppelt ist, sind im erläuternden Bericht weder zahlenmässig ausgewiesen noch liegen Erfahrungswerte vor. Stattdessen wird von einer „nur schwer abschätzbaren Dunkelziffer“ (S. 9) gesprochen. Nach unserem Dafürhalten besteht diesbezüglich deshalb kein

Handlungsbedarf. Die vorgeschlagene Neuregelung erachten wir mit Blick auf den erwarteten Nutzen als unverhältnismässig, da sie unzumutbare administrative Mehraufwände für die betroffenen Transportunternehmen verursacht. Es handelt sich vielmehr um ein Vollzugs- bzw. Kontrollproblem, dass auch mit verschärften Verordnungsvorschriften zulasten aller betroffenen Transportunternehmen nicht gelöst werden kann.

Zudem handelt es sich bei Art. 13b Abs. 3 E-SVAV, wonach sich die Abgabe bei Nichtanbringen des Zeichens automatisch nach dem höchstzulässigen Gesamt- bzw. Gesamtzugsgewicht bemisst, um eine verkappte, in dieser Form und an dieser Stelle nicht akzeptable Strafnorm. Sie würde nämlich durch eine unbegründete Mehrabgabe auch jene bestrafen, die den mitgeführten Anhänger korrekt deklariert haben und die LSVA somit vollumfänglich entrichten. Eine solch repressive, den konkreten Tatbestand nicht berücksichtigende, allein auf das Nichtvorhandensein des Zeichens abstellende Bestimmung läuft nicht nur den straf-, sondern vor allem auch den abgaberechtlichen Grundsätzen zuwider. Sie ist nicht statthaft und wird deshalb abgelehnt.

Wir lehnen die Neuregelung ab und fordern, auf Art. 13b, Art. 62c und Anhang 5 E-SVAV ersatzlos zu verzichten.

Gesetzt den Fall, entsprechende Bestimmungen würden dennoch eingefügt, bedarf es u.E. zwingend einer längeren Übergangsfrist für Anhänger, die bei Inkrafttreten der vorliegenden Ordnungsänderung bereits immatrikuliert sind. Drei Monate sind eindeutig zu kurz. Als absolutes Minimum betrachten wir 24 Monate. Art. 62c E-SVAV müsste dementsprechend angepasst werden.

1.6. Sind Sie einverstanden,

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

(Art. 33a [neu])

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

strasseschweiz lehnt – wie hiervor zu Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} Ziff. 2 und 3 und Art. 12c E-SVAV ausgeführt – eine Abgabebefreiung für Mietfahrzeuge des Zivilschutzes insbesondere im Rahmen von Instandstellungsarbeiten grundsätzlich ab. Für den Fall, dass eine entsprechende Regelung dennoch in die Verordnung eingefügt werden sollte, ist im Minimum eine Gleichbehandlung mit dem gewerblichen Güter- bzw. Personentransport sicherzustellen. Insofern sind wir damit einverstanden, dass Beträge unter 50 Franken pro Gesuch nicht zurückerstattet werden und das Rückerstattungs-gesuch zusammen mit den für die Behandlung des Gesuchs relevanten Unterlagen innerhalb eines Jahrs nach Ablauf der Abgabeperiode einzureichen ist.

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

(Art. 50)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit der vorgesehenen Neuregelung werden die Kompetenzen der EZV (Eidgenössische Zollverwaltung) massiv ausgedehnt. Künftig soll es auch für den Fall, dass Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen unterbleiben oder von den Vollzugsbehörden angeordnete Sicherungsmassnahmen nicht umgesetzt werden, möglich sein, die Weiterfahrt zu verweigern oder das Fahrzeug zu beschlagnahmen. Bisher galt nur das Nichtbezahlen der Abgaben als Grund für entsprechende Sanktionen. Für fehlbare Halter aus dem Inland und insbesondere aus dem Ausland resultiert somit eine Verschärfung des Vollzugsregimes, was jedoch zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durchaus im Interesse der Transportbranche ist. Es kann nämlich nicht sein, dass LSVA-Schuldner trotz offener Vorauszahlungen

oder nicht erbrachter Sicherheitsleistungen weiterhin Transportaktivitäten durchführen und damit Halter, die ihren LSVA-Verpflichtungen korrekt nachkommen, übervorteilen. Es muss die nötige Handhabe bestehen, um gegen säumige Zahler, die ihre Pflicht und Schuldigkeit nicht erfüllen, vorgehen zu können.

Andererseits muss in Betracht gezogen werden, dass für betroffene Unternehmen je nachdem hohe Folgekosten entstehen können. Die neuen Sanktionsmöglichkeiten sind deshalb nur mit grösster Zurückhaltung sowie insbesondere bei vorsätzlichem Fehlverhalten der LSVA-Schuldner und gegenüber allen betroffenen Haltern nach dem gleichen Massstab anzuwenden.

Insofern ist strasseschweiz mit der Neufassung von Art. 50 zwar einverstanden, legt aber grössten Wert erstens auf die Wahrung der Verhältnismässigkeit sowie zweitens auf die Gleichbehandlung von in- und ausländischen Haltern.

In diesem Zusammenhang stellen wir auch fest, dass die geltende Formulierung von Art. 50 Abs. 2 SVAV, wonach die Weiterfahrt zu verweigern ist, wenn die Abgabe für ein ausländisches Fahrzeug nicht bezahlt wird, in eine „Kann-Bestimmung“ abgeschwächt werden soll. Umso mehr ist zu gewährleisten, dass die erwähnten neuen Sanktionsmöglichkeiten auf in- und ausländische Halter gleichermaßen angewendet werden.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

- 1.9. **Weitere Bemerkungen?**

Art. 10

strasseschweiz ist mit der geplanten Aufhebung der Mitwirkungspflicht für Bahnhofunternehmen bzw. Reedereien oder Betreiber von Umschlagsbahnhöfen sowie Hafenverwaltungen beim Nachweis der Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV (unbegleiteter kombinierter Verkehr) nicht einverstanden (geltender Art 10 SVAV). Es ist nicht einsichtig, weshalb die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen weiterhin einen Mehraufwand für den Fahrtennachweis leisten sollen (Art 10 Bst. c E-SVAV), die vorgenannten Akteure hingegen nicht. Das widerspricht dem Grundsatz der Gleichbehandlung. Die bisherige Regelung ist deshalb beizubehalten.

Art. 11

strasseschweiz ist damit einverstanden, dass das EFD (Eidgenössisches Finanzdepartement) weiterhin ermächtigt bleibt – neu ohne Mitwirkung des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) –, die Art des Nachweises der rückerstattungsberechtigten Fahrten im Bereich des UKV und der Holztransporte zu regeln. Ebenfalls können wir die Einschätzung teilen, dass sich die rechtlich bisher nicht verankerten Regelungen des EFD zur Umsetzung des Rückerstattungssystems in der Praxis bewährt haben. Die zur Behebung dieses Mankos gewählte Formulierung in Art. 11 Abs. 3 E-SVAV, wonach das EFD neu festlegen soll, „für welche Transporte die Schwerverkehrsabgabe rückerstattet werden soll“, ist u.E. jedoch höchst diffus bzw. zu allgemein gehalten. Insbesondere darf es nicht sein, dass auf Grundlage dieser Formulierung künftig gewisse Transporte, die heute unter das Rückerstattungssystem fallen, davon ausgenommen werden.

Wir fordern deshalb, Art. 11 Abs. 3 E-SVAV entweder ganz zu streichen oder aber eine Formulierung zu wählen, die explizit Bezug nimmt auf die angestrebte Regulierung der „notwendigen Verfahrensfragen“ (erläuternder Bericht, S. 6).

2. Teil: Fragen zu allfälligen künftigen Änderungen der SVAV

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

Erläuterung:

Nicht ordentlich immatrikulierte Fahrzeuge, welche mit schweizerischen Händlerschildern (U-Schild) verkehren, sind gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f SVAV von der LSVA befreit. Sie dürfen allerdings nur im Rahmen von Artikel 24 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) verwendet werden, wobei Warentransporte weitgehend eingeschränkt sind. Die Kontrolle, ob Warentransporte trotzdem durchgeführt werden, ist schwierig und Widerhandlungen sind entsprechend häufig. Sie führen zu Wettbewerbsverzerrungen.

Da Fahrzeuge, die mit Händlerschildern verkehren, ebenso Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit verursachen, erwägt die EZV in einer nächsten SVAV-Revision die Befreiung von der Schwerverkehrsabgabe für mit Händlerschild verkehrende Fahrzeuge aufzuheben und sie der Abgabepflicht zu unterstellen. Im Vordergrund steht für häufig eingesetzte Fahrzeuge der freiwillige Einbau eines Erfassungsgeräts oder für nur selten eingesetzte Fahrzeuge eine einfache schriftliche Deklaration der Fahrleistung.

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit Befremden konstatieren wir, dass – noch bevor die vorliegende Anhörung abgeschlossen ist, geschweige denn die in Frage stehenden Anpassungen in Kraft getreten sind – bereits weitergehende regulatorische Absichten bestehen. Wir sind der Auffassung, dass entweder sämtliche Änderungsvorschläge mit konkreten Anträgen in die Anhörung geschickt werden oder aber gänzlich darauf verzichtet wird. Unzulässig ist es u.E., vage formulierte, unverbindliche Vorschläge ohne rechtliche Fixierung zu unterbreiten und so „präventiv“ deren Potenzial auszuloten. Derart, quasi auf Vorrat, legiferieren zu wollen, ist für **strasseschweiz** inakzeptabel.

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

Erläuterung:

Vereinzelte sind Lieferwagen in Verkehr, welche für Anhängelasten über 3,5 Tonnen (t) zugelassen sind. Die Lieferwagen sind von der LSVA befreit, die Anhängelast unterliegt hingegen der Pauschalabgabe. Im Gegensatz dazu ist bei leichten Sattelmotorfahrzeugen der Sattelschlepper mit einem Erfassungsgerät auszurüsten, sofern mit ihm Sattelanhänger von über 3,5 t Gesamtgewicht gezogen werden dürfen. Der Sattelschlepper ist dabei von der LSVA befreit, die mitgeführten Anhänger sind hingegen ausnahmslos am Erfassungsgerät zu deklarieren und für solche von über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht die LSVA zu bezahlen. Dies ist eine ungerechtfertigte Bevorteilung der Halter von Lieferwagen.

Die EZV erwägt deshalb, in einer nächsten SVAV-Revision Halter von Lieferwagen mit zulässigen Anhängelasten von über 3,5 t zu verpflichten, den Lieferwagen mit einem Erfassungsgerät auszurüsten. Alle mitgeführten Anhänger müssten danach wie beim leichten Sattelmotorfahrzeug am Erfassungsgerät deklariert werden. Der Lieferwagen selbst wäre weiterhin von der LSVA nicht betroffen. Für die mitgeführten Anhänger müsste indessen die LSVA nur dann entrichtet werden, wenn das im Fahrzeugausweis des Anhängers eingetragene zulässige Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt.

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit Befremden konstatieren wir, dass – noch bevor die vorliegende Anhörung abgeschlossen ist, geschweige denn die in Frage stehenden Anpassungen in Kraft getreten sind – bereits weitergehende regulatorische Absichten bestehen. Wir sind der Auffassung, dass entweder sämtliche Änderungsvorschläge mit konkreten Anträgen in die Anhörung geschickt werden oder aber gänzlich darauf verzichtet wird. Unzulässig ist es u.E., vage formulierte, unverbindliche Vorschläge ohne rechtliche Fixierung zu unterbreiten und so präventiv deren Potenzial auszuloten. Derart, quasi auf Vorrat, legiferieren zu wollen, ist für **strasseschweiz** inakzeptabel.

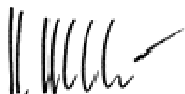
2.3. Weitere Bemerkungen?

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller