

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES
SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZES (SVAG)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 56/2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	4
Betroffene Stellen	4
I. BERICHT DER REGIERUNG	5
1. Ausgangslage	5
2. Begründung der Vorlage.....	6
3. Schwerpunkte der Vorlage	8
4. Information an Verbände	10
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	10
6. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	21
7. Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	21
7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben	21
7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	21
7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	21
7.4 Evaluation.....	22
II. ANTRAG DER REGIERUNG	22
III. REGIERUNGSVORLAGE.....	23
1. Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG).....	23

ZUSAMMENFASSUNG

Liechtenstein hat mit der Schweiz einen Staatsvertrag betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgeschlossen und führte aufgrund dessen zusammen mit der Schweiz auf den 1. Januar 2001 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein. Die LSVA ist eine Lenkungsabgabe und dient nicht fiskalischen Zwecken. Sie wird auf Transportfahrzeuge von mehr als 3.5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle inländischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz der beiden Staaten. Aufgrund der staatsvertraglichen Einbindung sind liechtensteinische Unternehmen und Fahrzeuge den schweizerischen gleichgestellt.

Das bestehende System zur Erhebung der LSVA, das sogenannte LSVA II, erreicht bald sein Lebensende und wird vollständig erneuert. Die Ablösung durch das neue System (LSVA III) wird bis Ende 2024 abgeschlossen sein.

Das neue Systemkonzept zur Erhebung der LSVA baut auf vorhandenen Standard-services auf, welche den Fahrzeughaltern durch private Anbieter (Provider) angeboten werden können. Die Erfassung und Anmeldung der Fahrleistung ist nun eine Serviceleistung.

Liechtenstein ist durch den Staatsvertrag und die dazu gehörende Vereinbarung verpflichtet, diese Rechtsänderungen ins liechtensteinische Recht zu übernehmen. Für den Nachvollzug der oben angeführten schweizerischen Änderungen ist in Liechtenstein eine Abänderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) wie auch der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) erforderlich. Aufgrund der staatsvertraglichen Abhängigkeit wird ein Inkrafttreten möglichst zeitlich nahe zum schweizerischen Inkrafttreten angestrebt.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

BETROFFENE STELLEN

Amt für Volkswirtschaft (AVW)

Amt für Strassenverkehr (ASV)

Vaduz, 14. Mai 2024

LNR 2024-730

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Abänderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes zu unterbreiten.

I. **BERICHT DER REGIERUNG**

1. **AUSGANGSLAGE**

Liechtenstein führte zusammen mit der Schweiz auf den 1. Januar 2001 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein. Die LSVA ist eine Lenkungsabgabe und dient nicht fiskalischen Zwecken. Sie wird auf Transportfahrzeuge von mehr als 3.5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle inländischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz der beiden Staaten. Aufgrund der staatsvertraglichen Einbindung sind liechtensteinische Unternehmen und Fahrzeuge den schweizerischen gleichgestellt.

Das heute verwendete Erfassungssystem zur Erhebung der LSVA ist seit seiner Einführung im Jahr 2001 praktisch unverändert geblieben. Die aktuell in den Motorfahrzeugen eingesetzten Geräte kommen an ihr technisches Lebensende und

werden bis Ende 2024 erneuert. Ein Weiterbetrieb über dieses Datum hinaus ist 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 EETS¹ harmonisierte einheitliche Standards eingeführt worden, welche die Erhebung der Maut in Europa, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wesentlich vereinfachen und beschleunigen.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Die Schweiz hat Anfang 2020 für ausländische Fahrzeuge einen mit dem EETS kompatiblen Erhebungsdienst eingeführt. Das künftige Erhebungssystem für die schweizerische Schwerverkehrsabgabe wird auf die europäischen Standards abgestimmt und technologisch geöffnet. Dies ist auch im Interesse des inländischen, international tätigen Transportgewerbes, da die Mauterhebung im Ausland vereinfacht wird. Weiter werden private Anbieter dem inländischen Transportgewerbe (Zollgebiet Schweiz und Liechtenstein) massgeschneiderte Lösungen anbieten können. Inländische Fahrzeughalter müssen die Fahrleistung weiterhin elektronisch erfassen. Das Inkasso erfolgt bei allen inländischen Fahrzeughaltern unabhängig vom gewählten Erfassungsdienst (NETS²) durch das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG).

¹ EETS (European Electronic Toll Service): Der europäische elektronische Mautdienst EETS ist seit Anfang 2021 in der Schweiz verfügbar. Dieser Erfassungsservice entspricht bereits dem neuen Systemkonzept. EETS soll zum Haupterfassungsdienst für die ausländischen Fahrzeuge werden und ersetzt schrittweise das heutige manuelle System mit den Abfertigungsterminals an der Grenze. Künftig sollen auch inländische Fahrzeuge EETS nutzen können. Auch EETS-Provider müssen ein Zulassungsverfahren durchlaufen, bevor sie ihren Service für die LSVA anbieten können.

² NETS (National Electronic Toll Service): Der nationale elektronische Mautdienst NETS stellt die Grundversorgung im Rahmen der LSVA-Erhebung sicher. Ein durch die Schweiz beschaffter Anbieter wird diesen Service den Fahrzeughaltern kostenfrei zur Verfügung stellen. Der Einbau eines Erfassungsgerätes in einer autorisierten Werkstätte entfällt. Im Rahmen des NETS können auch weitere Anbieter den Erfassungsdienst erbringen, wozu sie beim BAZG ein Zulassungsverfahren durchlaufen müssen.

Bei der gegenständlichen Vorlage handelt es sich um die Umsetzung einer völkerrechtlichen Verpflichtung im Rahmen des LSVA-Vertrages³ und der LSVA-Vereinbarung⁴ zwischen Liechtenstein und der Schweiz. Gegenstand und Ziel der Abkommen ist es, in Fragen betreffend die LSVA Einheitlichkeit zwischen den beiden Vertragsparteien zu gewährleisten. Art. 1 des LSVA-Vertrages regelt dabei die Frage des anwendbaren Rechts. Demnach übernimmt das Fürstentum Liechtenstein die materiellen Bestimmungen der schweizerischen Gesetzgebung über die Schwerkverkehrsabgabe in liechtensteinisches Landesrecht.

Der Bundesrat hat Ende August 2022 eine Botschaft⁵ zur Abänderung des Schwerkverkehrsabgabegesetzes veröffentlicht. Das Gesetzgebungsverfahren ist mittlerweile abgeschlossen. Das revidierte Gesetz und die dazugehörige Verordnung treten in der Schweiz am 1. Mai 2024 in Kraft. Liechtenstein möchte diese Revision zeitnah nachvollziehen.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass sich die Rechtskompetenzen in der Schweiz und in Liechtenstein unterschiedlich gestalten. Bereits in der Botschaft zum Erlass des schweizerischen SVAG⁶ wurde zu den Rechtskompetenzen unter anderem Folgendes ausgeführt:

«Die Schweiz hat sich ein «schlankes» Bundesgesetz zur leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe verordnet. Dabei hat sie nur diejenigen Elemente im Gesetz festgehalten, welche aus abgabenrechtlicher Sicht unbedingt erforderlich

³ Vertrag zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein, LR 0.641.891.011.

⁴ Vereinbarung zum Vertrag zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein, LR 0.641.891.011.1.

⁵ BBl 2022 2323.

⁶ Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe (Schwerkverkehrsabgabegesetz, SVAG) SR 641.81.

sind. Diese obligatorischen Regelungen sollen aber im Hinblick auf den Vollzug der Abgabe keine Barrieren aufstellen und ermöglichen auf die europäischen Entwicklungen sowie auf die technischen Möglichkeiten Rücksicht zu nehmen.»

Bei der Ausgestaltung des liechtensteinischen SVAG und dessen Abänderung musste jedoch auf eine andere Ausgestaltung der Rechtskompetenzen Rücksicht genommen werden. Art. 92 Abs. 1 zweiter Satz der Landesverfassung bestimmt, dass die Regierung die zur Durchführung der Gesetze erforderlichen Verordnungen erlässt, die nur im Rahmen der Gesetze erlassen werden dürfen. Anders als in der Schweiz lässt die liechtensteinische Verfassung somit keine gesetzesvertretenden Verordnungsbestimmungen zu. Daher sind neben den schweizerischen Gesetzesbestimmungen verschiedene schweizerische Verordnungsbestimmungen auf Gesetzesstufe in das liechtensteinische Recht zu übernehmen.

Die geplanten Rechtsänderungen wurden im Einzelnen daraufhin überprüft, ob sie im liechtensteinischen Recht auf Gesetzesstufe oder auf Verordnungsstufe zu erlassen sind. Die im Schwerverkehrsabgabegesetz umzusetzenden Bereiche sind Bestandteil des gegenständlichen Bericht und Antrages. Neben dem Revisionsbedarf auf Gesetzesebene sind zur Übernahme der schweizerischen Änderungen auch Anpassungen in der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)⁷ erforderlich.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

Mit dieser Vorlage werden neben der Namensänderung von der eidgenössischen Zollverwaltung zum BAZG vor allem die Rechtsgrundlagen geschaffen, damit das bisherige Erfassungssystem aufgrund der zwingenden notwendigen technischen Erneuerung weiterentwickelt werden kann. Anbieter von Erfassungsdienst-

⁷ Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV), SR 641.811.

leistungen erhalten die Möglichkeit, nach erfolgreichem Durchlaufen eines Zulassungsverfahrens in der Schweiz ihre Dienstleistungen anzubieten und ihre Erfassungssysteme zur Verfügung zu stellen. Dies eröffnet Haltern von Motorfahrzeugen, die der LSVA unterliegen, die Möglichkeit, einen in der Schweiz zugelassenen Anbieter ihrer Wahl mit der Ermittlung der Fahrstrecke zu beauftragen. Die Transportunternehmen werden dadurch administrativ entlastet, indem sie einerseits mit Hilfe eines EETS-Anbieters die Entrichtung der Abgabe auch in der EU abwickeln können und 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 BAZG fallen dadurch weg.

Die Schweiz wird zudem von der kostspieligen Entwicklung und Herausgabe eines Erfassungsgerätes entbunden. Demgegenüber werden nun die Anbieter für Dienstleistungen entschädigt, die bisher vom BAZG wahrgenommen wurden. Für abgabepflichtige Personen, die lediglich im nationalen Verkehr tätig sind, wird ein mit dem EETS vergleichbarer nationaler Erhebungsdienst zur Verfügung stehen (NETS). Aufgrund des Staatsvertrags sind die hier getroffenen Entscheide der schweizerischen Behörden auch für Liechtenstein verbindlich. Der Erlass der technischen und betrieblichen Vorgaben, welche die Anbieter zu erfüllen haben, wird dem BAZG übertragen. Um möglichem Missbrauch entgegenzuwirken, soll das BAZG den Schwerverkehr in Zukunft, wie vom Transportgewerbe 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.

4. INFORMATION AN VERBÄNDE

Die von der Abänderung hauptsächlich betroffenen Kreise, die Wirtschaftskammer Liechtenstein und die Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK), wurden im Vorfeld über die geplanten Anpassungen informiert.

5. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Zu 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 und nicht öffentlichen Strassen ist analog dem heutigen System nicht möglich. Dieser Artikel wird daher aufgehoben.

Zu Art. 5 Abs. 1 Bst. a, c, g und n – Ausnahmen und Befreiungen

Art. 5 regelt die Ausnahmen und Befreiungen von der Abgabe. **Bst. a** wird um den «Zoll» ergänzt. In **Bst. c** werden neben den landwirtschaftlichen neu auch die forstwirtschaftlichen Fahrzeuge aufgenommen. In **Bst. g** wird die «registrierte Fahrschule» durch den «angemeldeten Fahrlehrer» ersetzt. Zudem wird die Bestimmung um einen neuen **Bst. n** ergänzt, wonach Motorfahrzeuge für invalide Personen, die nach Art. 18 der schweizerischen Zollverordnung zollfrei sind, von der Abgabe befreit sind.

Zu Art. 7 Abs. 2 und 3 – Abgabepflichtige Person, Solidarhaftung

Gemäss Art. 7 Abs. 1 ist der Halter eines Motorfahrzeugs abgabepflichtig. In **Abs. 2** wird neu geregelt, dass diese Haftung auch die Anhänger umfasst. Aus Praktikabilitätsgründen war die Abgabe für den mitgeführten Anhänger schon bisher dem Halter des Motorfahrzeugs in Rechnung gestellt worden. 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 für die Schwerverkehrsabgabe solidarisch haftenden Personen werden abschliessend im SVAG festgelegt (**Abs. 3**). Weitergeführt wird die Bestimmung, dass der Eigentümer, der Vermieter und der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs solidarisch mit dem Fahrzeughalter haften, wenn 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. 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 (siehe Art. 7a und 7b).

Zu Art. 7a – Anfrage beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

Der Eigentümer, der Vermieter und der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs haften solidarisch für die LSVA sowie für die in diesem Zusammenhang anfallenden allfälligen Zinsen und Gebühren, wenn der Halter zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde. Um das Risiko einschätzen zu können, wird den solidarisch haftenden Personen ermöglicht, vor Vertragsabschluss beim BAZG (früher Eidgenössische Oberzolldirektion) anzufragen, ob die Vertragspartei ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommt (**Abs. 1**). Die Anfrage hat die Angaben nach **Abs. 2** Bst. a bis c zu enthalten. Ist die Vertragspartei zahlungsunfähig oder wurde sie bereits erfolglos gemahnt, so erteilt das BAZG eine negative Antwort. Es weist den Antragsteller in seiner Antwort darauf hin, dass er sofort solidarisch haftet, wenn er den Vertrag dennoch abschliesst (**Abs. 3**).

Zu Art. 7b – Spätere Mitteilung des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit

Erteilt das BAZG eine positive Antwort und stellt es später fest, dass die Vertragspartei zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde, so teilt es dies der anfragenden Person mit. Diese haftet solidarisch, wenn sie den Vertrag nicht innerhalb von 60 Tagen kündigt oder die ausstehenden Abgaben sowie allfällige Zinsen und Gebühren innerhalb der gleichen Frist vollständig bezahlt werden.

Zu Art. 9 Abs. 1 – Bemessungsgrundlage der Abgabe - Grundsatz

Abs. 1 legt fest, dass sich die Abgabe nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs und den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern bemisst. Die LSVA wird ebenfalls im Fürstentum Liechtenstein und auf dem Gebiet der deutschen Enklave Büsingen erhoben. Beide stellen inländisches Zollgebiet dar. Abs. 1 wird deshalb mit «im Zollgebiet» ergänzt, was den örtlichen Geltungsbereich für die Erhebung der Abgabe präziser zum Ausdruck bringt.

Zu Art. 12 Abs. 2 – Beginn und Ende der Abgabepflicht, Abgabeperiode

In **Abs. 2** wird präzisiert, dass für den Beginn und das Ende der Abgabepflicht nicht das liechtensteinische Staatsgebiet, sondern die Einfahrt ins Zollgebiet bzw. die Ausfahrt aus dem Zollgebiet massgebend sind.

Zu Art. 12a – Entstehung der Abgabeschuld

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

Zu 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.

Zu Art. 13 – Grenzübertritt

Hier erfolgt neben der Benennung der Behörde (BAZG) lediglich eine redaktionelle Anpassung der Gesetzesbestimmung.

Zu Art. 14 – Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Abs. 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. In der Folge wird «Geräte oder andere Hilfsmittel als Teil eines automatisierten Erfassungssystems» abgekürzt durch «fahrzeugseitiges Erfassungssystem».

Der bestehende **Abs. 2** wird inhaltlich an künftige Erfassungssysteme angepasst. Dabei werden ebenfalls die Voraussetzungen festgelegt, nach denen Systeme, die im EWR zugelassen sind, auch im Zollgebiet anerkannt werden können (Abs. 2). Für Liechtenstein liegt diese Zuständigkeit bei der Regierung. Den Haltern entstehen keine Zusatzkosten, wenn sie die Dienste des beauftragten Anbieters nutzen.

Abs. 3 räumt dem BAZG bei fehlenden Angaben oder Unterlagen die Kompetenz ein, die Schwerverkehrsabgabe nach Ermessen zu veranlagern. Diese Bestimmung

entspricht dem geltenden Recht und wird aus der SVAV übernommen. **Abs. 4** verpflichtet die Nutzer eines zugelassenen oder beauftragten Anbieters, das fahrzeugseitige Erfassungssystem im dafür bestimmten Fahrzeug zu verwenden. Eine Meldung der Inbetriebnahme ans BAZG ist nicht erforderlich. Die Zuordnung eines fahrzeugseitigen Erfassungssystems zu einem Fahrzeug erfolgt durch die anlässlich der ersten Anmeldung übermittelte Fahrgestellnummer. Das fahrzeugseitige Erfassungssystem muss während der Fahrt ununterbrochen in Betrieb sein.

Zu Art. 14a – Anbieter von Diensten zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer

Abs. 1 legt fest, dass ein vom Bundesrat beauftragter Dienstleister, der die Ermittlung der Fahrleistung anbietet, auch in Liechtenstein als beauftragt gilt. 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 Halter ein vorgeschriebenes fahrzeugseitiges 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 der Regierung in **Abs. 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 bereits 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 schweizerischen Vergabeverfahren 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.

Abs. 3 stellt es der abgabepflichtigen Person frei, ob sie den nationalen Anbieter nach Abs. 1 oder einen zugelassenen Anbieter nach Abs. 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.

Zu Art. 14b – Pflichten des beauftragten und der zugelassenen Anbieter

Art. 14b enthält die grundlegenden Pflichten des beauftragten und der zugelassenen Anbieter. Nach dieser Bestimmung sind Anbieter, welche gegenüber dem BAZG die Abgabe schulden, verpflichtet 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. Bst. 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 Bst. 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). Bst. e gilt nur für EETS-Anbieter für ausländische Fahrzeuge. Als Schuldner der Abgabe ist er verpflichtet, die Abgabe der Nutzer seines Dienstes fristgerecht dem BAZG zu bezahlen. **Abs. 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.

Abs. 3 bestimmt, dass die Zulassung mit weiteren Auflagen verknüpft werden kann. Dies ist notwendig, da sich das europäische Mautsystem und damit 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. Die Anbieter werden für ihre Dienstleistungen entschädigt. Das Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) bestimmt die Höhe und kann eine Bezugsprovision vorsehen (**Abs. 4**).

Zu Art. 15 – Anmeldung

Abs. 1 schreibt vor, dass die Anmeldung (Art. 14b Abs. 1 Bst. d) für jedes Motorfahrzeug einzeln erfolgen muss. In **Abs. 2** wird festgelegt, dass die Regierung die Einzelheiten der Anmeldung mit Verordnung regelt; dazu gehören insbesondere der Inhalt, die Frist und die Verbindlichkeit der Anmeldung.

Zu Art. 16 – Veranlagung

Gemäss **Abs. 1** veranlagt die zuständige Behörde die Abgabe auf der Grundlage der Anmeldung. **Abs. 2** weist der Regierung die Regelungskompetenz für die Einzelheiten der Veranlagung mit Verordnung zu, insbesondere den Inhalt und die

Form der Veranlagungsverfügung sowie die Veranlagung bei lückenhafter, fehlender oder nicht korrekter Anmeldung.

Zu Art. 17 Abs. 1 – Fälligkeit

Abs. 1 legt die Zahlungsfrist für die Abgabe mit 60 Tagen nach Rechnungsstellung fest. Für EETS-Anbieter beträgt sie 30 Tage.

Zu Art. 18 – Verzinsung

Art. 18 regelt, dass – sofern die Frist von Art. 17 Abs. 1 nicht eingehalten wird – der ausstehende Betrag zu verzinsen ist.

Zu Art. 19 – Mitwirkungspflicht

Der Regelungsinhalt der Mitwirkungspflicht wird neu in Art. 14 Abs. 1 aufgenommen, weshalb Art. 19 aufgehoben werden kann.

Zu Art. 21 – Ausfall des Messgerätes

Diese Bestimmung ist durch den Systemwechsel vom Messgerät zum fahrzeugseitigen Erfassungssystem bei der Erhebung der LSVA obsolet und wird aufgehoben.

Zu Art. 22 – Administrative Massnahmen

Der bestehende Art. 22 regelt, wann Fahrzeugausweis und Kontrollschilder verweigert oder entzogen werden können. Die bisherigen Bst. a bis c werden im neuen **Abs. 1** übernommen und redaktionell angepasst. In Bst. c wird das «Erfassungsgerät» durch den neuen Begriff «fahrzeugseitiges Erfassungssystem» ersetzt. Bst. d wird neu eingefügt und ermöglicht den Entzug oder die Verweigerung von Fahrzeugausweis und Kontrollschild, wenn der bestehenden Pflicht zum Ersatz oder zur Reparatur des Erfassungssystems trotz Mahnung nicht nachgekommen wird. **Abs. 2** bestimmt, dass Wechselschilder an vom Kontrollschildentzug nicht betroffenen Fahrzeugen weiterverwendet werden dürfen. **Abs. 3** ermöglicht dem BAZG, in den mit Kontrollschildentzug bedrohten Fällen (Abs. 1 Bst. a bis d) dem Fahrzeug die Weiterfahrt zu verweigern oder das Fahrzeug in Ausnahmefällen gar

zu beschlagnahmen. Dies gilt für inländische und ausländische Fahrzeuge gleichermaßen.

Zu Art. 22a – Zahlungsverzug

Diese Bestimmung ist durch die teilweise Neufassung des SVAG obsolet und wird aufgehoben. Insbesondere werden die Verweigerung der Weiterfahrt und die Beschlagnahme neu in Art. 22 geregelt.

Zu Art. 36 Einleitungssatz und Bst. c – Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

Im **Einleitungssatz** heisst es nun «BAZG» anstelle von «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit». In **Bst. c** wird die Wortfolge «die Nachbelastung» durch die Wortfolge «Nacherhebung der Abgabe» ersetzt.

Zu Art. 37 Sachüberschrift und Abs. 3 – a) liechtensteinische Vollzugsbehörden

In **Abs. 3** wird die Wortfolge «von Messgeräten» durch die Wortfolge «von fahrzeugseitigen Erfassungssystemen» ersetzt.

Zu Art. 37a Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

Art. 37a regelt die Kontrollen durch das BAZG. Bisher erfolgte die Abgabenerhebung gestützt auf ein Messgerät, das aus dem im Fahrzeug eingebauten LSVA-Erfassungsggerät und dem damit verbundenen Fahrtschreiber oder Wegimpulsnehmer 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 entgegen gewirkt werden können. Ein Instrument zur Überprüfung der Übereinstimmung der tatsächlich zurückgelegten abgabepflichtigen Kilometer und der angegebenen Fahrstrecke stellen weiterhin die Fahrtschreiber dar. Sie zeichnen die Fahrstrecke zuverlässig und lückenlos auf. Die Fahrtschreiberdaten sollen zu Kontrollzwecken

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

Zu Art. 42a – 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 (**Abs. 1**). Damit den abgabepflichtigen Personen mit diesem Vorgehen keine Nachteile erwachsen, gilt die Einsprachefrist mit der fristgerechten Beanstandung beim EETS-Anbieter als gewahrt (**Abs. 2**).

Zu Art. 43 – Hinterziehung der Abgabe

Im Rahmen der Vereinheitlichung der Abgabenerlasse werden auch die Strafbestimmungen entsprechend harmonisiert und wo nötig präzisiert. Daher werden die Hinterziehung und die Gefährdung der Abgabe neu in zwei separaten Artikeln (43 und 43a) geregelt.

Die Hinterziehung der Abgabe gemäss Artikel 43 wurde präzisiert. Gemäss Abs. 1 Bst. 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 43 erfasst, da dieser bei der Gefährdung neu nicht mehr strafbar ist.

Zu Art. 43a – Gefährdung der Abgabe durch Verletzung von Verfahrenspflichten

Der Gefährdungstatbestand in Art. 43a wurde neu konzipiert. Die maximale Höhe der Busse beträgt Franken 20'000 Die Tatbestände werden in den Bst. a bis e genauer definiert. Der Versuch ist nicht mehr strafbar.

Zu Art. 45 Bst. c bis f – Durchführungsverordnungen

Die Verordnungskompetenz der Regierung in Art. 45 wird bezüglich der **Bst. c und d** neu gefasst und um die neuen **Bst. e** (Einzelheiten der Anmeldung) und **Bst. f** (Einzelheiten der Veranlagung) ergänzt.

Zu Art. 45a – Übergangsbestimmung

Abs. 1 regelt, dass für Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten dieser Änderung mit dem bisherigen Erfassungsgerät ausgerüstet sind, noch das bisherige Recht gilt. Spätestens ab 1. Januar 2025 muss der Dienst des beauftragten oder eines zugelassenen Anbieters nach neuem Recht genutzt werden. **Abs. 2** stellt klar, dass Verfahren, die bei Inkrafttreten der Änderung vom hängig sind, nach bisherigem Recht abgeschlossen werden.

Zu II. – Änderung von Bezeichnungen

In den genannten Artikeln wird die Bezeichnung «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit» durch die Bezeichnung «BAZG», in der jeweils grammatikalisch richtigen Form, ersetzt.

Zu III. – Inkrafttreten

Die vorliegende Gesetzesänderung soll aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen Liechtensteins gegenüber der Schweiz baldmöglichst in Kraft treten. Die Abänderungen des schweizerischen Rechts zur leistungsabhängigen Schwerverkehrs-

abgabe sind am 1. Mai 2024 in Kraft getreten, weshalb ein rascher Nachvollzug geboten ist.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Die Regierungsvorlage wirft keine verfassungsrechtlichen Bedenken auf. Es stehen ihr keine diesbezüglichen Bestimmungen aus der Verfassung bzw. Gesetzen entgegen.

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEIN- SATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die Gesetzesvorlage tangiert keine Kernaufgaben der Verwaltung.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Die gegenständliche Abänderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes ist mit keinen finanziellen, personellen, organisatorischen oder räumlichen Auswirkungen verbunden.

7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Um- setzung

Mit der LSVA ist vor allem das SDG Ziel 13 (Umgehend Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen) im Fokus. So hat mit der Einführung der LSVA die Schweiz im Jahr 2001 den Weg in eine moderne Güterverkehrspolitik vorgezeichnet. Logistikunternehmen setzen verstärkt auf den kombinierten Verkehr. Dank der Berechnung der Abgabe nach der erbrachten Leistung und den Emissionen hat sie den Strassengüterverkehr effizienter und

umweltfreundlicher werden lassen, Leerfahrten wurden reduziert. Gleichzeitig wurde mittels Einbezugs der vorher nicht gedeckten Kosten für Unfälle und Umweltschäden das Prinzip der Kostenwahrheit umgesetzt und die Konkurrenzfähigkeit der Schiene verbessert. Damit nimmt die LSVA bis heute eine Schlüsselposition auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und der angestrebten Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ein.

7.4 Evaluation

Da die Gesetzesvorlage keine Auswirkungen nach Ziff. 7.2 hat, ist eine Evaluation hinfällig.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Dr. Daniel Risch

III. REGIERUNGSVORLAGE

1. SCHWERVERKEHRSABGABEGESETZ (SVAG)

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 25. Oktober 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG), LGBl. 2000 Nr. 273, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 2

Aufgehoben

Art. 5 Abs. 1 Bst. a, c, g und n

1) Der Abgabe unterliegen nicht:

- a) Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuer-, Öl- und Chemiewehr sowie Ambulanzen;
- c) land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (Art. 84 VRV);
- g) Fahrschulfahrzeuge (Art. 10 FV), soweit sie ausschliesslich für Fahrschulzwecke eingesetzt und von einem angemeldeten Fahrlehrer immatrikuliert werden;
- n) Motorfahrzeuge für invalide Personen, die nach Art. 18 der schweizerischen Zollverordnung zollfrei sind.

Art. 7 Abs. 2 und 3

2) Für mitgeführte Anhänger ist der Halter des Motorfahrzeugs abgabepflichtig.

3) Ist der Fahrzeughalter zahlungsunfähig oder erfolglos gemahnt worden, so haften der Eigentümer, der Vermieter und der Leasinggeber eines Motorfahrzeugs solidarisch für:

- a) die Abgabe für das Motorfahrzeug;
- b) die Abgabe für mitgeführte Anhänger; und
- c) die in diesem Zusammenhang anfallenden Zinsen und Gebühren.

Art. 7a

Anfrage beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

1) Die Personen nach Art. 7 Abs. 3 haften nicht solidarisch, wenn das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) ihnen vor Vertragsabschluss auf entsprechende Anfrage hin bestätigt hat, dass der Fahrzeughalter weder zahlungsunfähig ist noch in der Vergangenheit erfolglos gemahnt worden ist.

2) Die Anfrage nach Abs. 1 muss die folgenden Angaben enthalten:

- a) den Namen und die Adresse der Person, mit der sie einen Vertrag abschließen will, und gegebenenfalls des Fahrzeughalters sowie, wenn es sich um eine juristische Person handelt, die Unternehmens-Identifikationsnummer;
- b) die Fahrgestellnummer des Motorfahrzeugs; und
- c) die Bestätigung, dass die Vertragspartei und gegebenenfalls der Fahrzeughalter der Auskunftserteilung durch das BAZG schriftlich zugestimmt hat.

3) Falls die Vertragspartei oder gegebenenfalls der Fahrzeughalter zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt wurde, so weist das BAZG die anfragende Person darauf hin, dass sie mit Vertragsabschluss im Sinne von Art. 7 Abs. 3 solidarisch haftet.

Art. 7b

Spätere Mitteilung des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit

Stellt das BAZG nachträglich fest, dass der Halter zahlungsunfähig ist oder erfolglos gemahnt worden ist, und erwägt es, die nach Art. 7 Abs. 3 solidarisch haftbare Person der Solidarhaftung zu unterstellen, so teilt es dieser Person schriftlich mit, dass sie für künftige Abgaben sowie für allfällige Zinsen und Gebühren für das Fahrzeug solidarisch haftet, wenn:

- a) sie den Vertrag nicht innerhalb von 60 Tagen kündigt; oder
- b) alle ausstehenden Abgaben und allfällige Zinsen und Gebühren für das Fahrzeug nicht innerhalb von 60 Tagen vollständig bezahlt werden.

Art. 9 Abs. 1

1) Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs und den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern.

Art. 12 Abs. 2

2) Die Abgabepflicht für ausländische Fahrzeuge beginnt mit der Einfahrt ins Zollgebiet und endet spätestens mit der Ausfahrt aus dem Zollgebiet.

Art. 12a

Entstehung der Abgabeschuld

Die Abgabeschuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. Sie wird mit der Entstehung fällig.

Art. 12b

Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Fahrzeugen

Die Abgabeschuld für ausländische Fahrzeuge, für die der Dienst eines zugelassenen Anbieters genutzt wird, erlischt mit der Bezahlung der Abgabe an das BAZG.

Art. 13

Grenzübertritt

Fahrzeuge, die der Abgabe unterliegen, haben die vom BAZG bezeichneten Grenzübergangsstellen zu benützen.

Art. 14

Ermittlung der gefahrenen Kilometer

1) Die abgabepflichtige Person hat bei der Ermittlung der gefahrenen Kilometer mitzuwirken. Die Fahrstrecke muss automatisiert oder manuell ermittelt und dem BAZG gemeldet werden.

2) Die Regierung legt die Art der Ermittlung der gefahrenen Kilometer fest. Sie kann für die fälschungssichere Ermittlung der gefahrenen Kilometer den Einbau und die Verwendung von Geräten oder anderen Hilfsmitteln als Teil eines automatisierten Erfassungssystems (fahrzeugseitiges Erfassungssystem) vorschreiben. Sie legt die Voraussetzungen fest, die erfüllt sein müssen, damit die im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) zugelassenen Geräte und anderen Hilfsmittel für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer im Zollgebiet verwendet werden dürfen.

3) Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.

4) Hat die Regierung den Einbau und die Verwendung eines fahrzeugseitigen Erfassungssystems vorgeschrieben, so muss die abgabepflichtige Person sicherstellen, dass das fahrzeugseitige Erfassungssystem im dafür vorgesehenen Fahrzeug in Betrieb genommen wird. Dieses System muss während der Fahrt ununterbrochen in Betrieb gehalten werden.

Art. 14a

Anbieter von Diensten zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer

1) Ein vom Bundesrat beauftragter Dienstleister (beauftragter Anbieter), der den abgabepflichtigen Personen einen Dienst zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer erbringt, gilt auch in Liechtenstein als beauftragter Anbieter.

2) Die Regierung kann weitere Dienstleister zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer zulassen (zugelassene Anbieter). Sie bestimmt die Voraussetzungen für die Zulassung.

3) Die abgabepflichtige Person muss für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer den Dienst des beauftragten Anbieters oder den Dienst eines zugelassenen Anbieters in Anspruch nehmen. Wählt sie den beauftragten Anbieter, so ist dieser verpflichtet, ihr seinen Dienst zu erbringen.

4) Das BAZG legt fest, welche technischen und betrieblichen Vorgaben die Anbieter einhalten müssen. Es kann technische und betriebliche Vorgaben der Europäischen Union (EU) für den Einbau und die Verwendung fahrzeugseitiger Erfassungssysteme für anwendbar erklären.

Art. 14b

Pflichten des beauftragten und der zugelassenen Anbieter

1) Der beauftragte und die zugelassenen Anbieter müssen an der Abgabenerhebung mitwirken, indem sie:

- a) die abgabepflichtigen Personen und die Fahrzeuge, für die diese die Abgabeschulden, registrieren;
- b) der abgabepflichtigen Person, soweit erforderlich, ein fahrzeugseitiges Erfassungssystem abgeben;
- c) die Fahrstrecke der Fahrzeuge ermitteln;
- d) die für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten an die zuständige Behörde übermitteln (Anmeldung);
- e) die Abgabe, soweit sie die Abgabeschulden, innerhalb der Zahlungsfrist die zuständige Behörde bezahlen.

2) Der beauftragte Anbieter darf keine anderen als die ihm nach diesem Gesetz übertragenen wirtschaftlichen Tätigkeiten ausüben.

3) Die Zulassung kann mit weiteren Auflagen verbunden werden.

4) Die Anbieter können für ihre Dienstleistungen gegenüber dem BAZG ein Entgelt erhalten. Das Eidgenössische Finanzdepartement bestimmt dessen Höhe für zugelassene Anbieter. Es kann für diese eine Bezugsprovision vorsehen.

Art. 15

Anmeldung

1) Die Anmeldung (Art. 14b Abs. 1 Bst. d) muss für jedes Motorfahrzeug einzeln erfolgen.

2) Die Regierung regelt die Einzelheiten der Anmeldung mit Verordnung, insbesondere den Inhalt, die Frist und die Verbindlichkeit der Anmeldung.

Art. 16

Veranlagung

1) Die zuständige Behörde veranlagt die Abgabe auf der Grundlage der Anmeldung.

2) Die Regierung regelt die Einzelheiten der Veranlagung mit Verordnung, insbesondere den Inhalt und die Form der Veranlagungsverfügung sowie die Veranlagung bei lückenhafter, fehlender oder nicht korrekter Anmeldung.

Art. 17 Abs. 1

1) Die Zahlungsfrist für die Abgabe beträgt 60 Tage nach Rechnungsstellung.
Für EETS-Anbieter beträgt sie 30 Tage.

Art. 18

Verzinsung

Wird die Frist von Art. 17 Abs. 1 nicht eingehalten, so ist der ausstehende Betrag zu verzinsen.

Art. 19

Aufgehoben

Art. 21

Aufgehoben

Art. 22

Administrative Massnahmen

1) Das Amt für Strassenverkehr verweigert oder entzieht von Amts wegen oder auf Antrag des BAZG den Fahrzeugausweis und das Kontrollschild, wenn für ein inländisches Fahrzeug nach erfolgloser Mahnung des Fahrzeughalters:

- a) die Abgabe nicht bezahlt worden ist;
- b) Vorauszahlungen und Sicherheitsleistungen nicht erfolgt sind;
- c) für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer nicht eines der vorgeschriebenen fahrzeugseitigen Erfassungssysteme verwendet wird;

d) ein defektes fahrzeugseitiges Erfassungssystem weder repariert noch ersetzt wird.

2) Bezieht sich die Verweigerung oder der Entzug nur auf ein bestimmtes Fahrzeug, so dürfen die Wechselschilder für nicht betroffene Fahrzeuge weiterverwendet werden.

3) Das BAZG kann die Weiterfahrt verweigern oder das inländische oder ausländische Fahrzeug beschlagnahmen, wenn eine der Voraussetzungen nach Abs. 1 erfüllt ist.

Art. 22a

Aufgehoben

Art. 36 Einleitungssatz und Bst. c

Das BAZG ist zuständig für:

c) die Nacherhebung der Abgabe für provisorisch immatrikulierte Fahrzeuge, die zur Ausfuhr bestimmt sind.

Sachüberschrift vor Art. 37

Durchführung von Kontrollen

Art. 37 Sachüberschrift und Abs. 3

a) liechtensteinische Vollzugsbehörden

3) Die liechtensteinischen Vollzugsbehörden können bei Verdacht Nachprüfungen von fahrzeugseitigen Erfassungssystemen verfügen.

Art. 37a

b) Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

1) Das BAZG führt zur Überprüfung der Mitwirkung bei der Abgabenerhebung Kontrollen durch. Es kann die Kontrollen automatisiert durchführen.

2) Das BAZG kann zur Kontrolle, ob die gefahrenen Kilometer, die sich aus der in der Anmeldung angegebenen Fahrstrecke ergeben, den tatsächlich gefahrenen Kilometern entsprechen, die Daten des Fahrtschreibers verwenden.

Art. 42a

Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines EETS-Anbieters

1) Hält eine abgabepflichtige Person die Rechnungsstellung eines zugelassenen Anbieters des europäischen Dienstes zur elektronischen Erhebung von Strassenbenützungsgebühren (EETS-Anbieter) für fehlerhaft, so muss sie die Rechnung innerhalb der Einsprachefrist beim EETS-Anbieter beanstanden. Dieser hat die Beanstandung zu prüfen. Liegt die Bearbeitung der Beanstandung nicht in seiner Kompetenz, so leitet er diese an das BAZG weiter.

2) Die Frist zur Einsprache gegen die Veranlagung ist mit der Beanstandung beim EETS-Anbieter gewahrt.

Art. 43

Hinterziehung der Abgabe

1) Vom Amt für Strassenverkehr wird mit Busse bis zum Fünffachen der hinterzogenen Abgabe oder des unrechtmässigen Abgabevorteils bestraft, wer vorsätzlich:

- a) die Abgabe durch Nichtanmelden, Verheimlichen, unrichtiges Anmelden, Nichtinbetriebnahme des fahrzeugseitigen Erfassungssystems oder in irgendeiner anderen Weise ganz oder teilweise hinterzieht; oder
- b) sich oder einer anderen Person auf andere Weise einen unrechtmässigen Abgabevorteil verschafft.

2) Handelt der Täter fahrlässig, so wird er mit Busse bis zum Dreifachen der hinterzogenen Abgabe oder des unrechtmässigen Abgabevorteils bestraft.

3) Der Versuch ist strafbar.

4) Lässt sich die hinterzogene Abgabe oder der unrechtmässige Abgabevorteil nicht genau ermitteln, so wird die Abgabe beziehungsweise der Abgabevorteil im Rahmen des Verwaltungsverfahrens geschätzt.

Art. 43a

Gefährdung der Abgabe durch Verletzung von Verfahrenspflichten

1) Vom Amt für Strassenverkehr wird mit Busse bis 20 000 Franken bestraft, wer vorsätzlich:

- a) vor Beginn der Fahrt im Zollgebiet das fahrzeugseitige Erfassungssystem nicht in Betrieb genommen hat;
- b) das fahrzeugseitige Erfassungssystem nicht in jenem Motorfahrzeug in Betrieb genommen hat, für das es bestimmt ist;
- c) das fahrzeugseitige Erfassungssystem während der Fahrt nicht ununterbrochen in Betrieb hält;
- d) einen mitgeführten Anhänger nicht richtig im fahrzeugseitigen Erfassungssystem anmeldet;

- e) keine oder eine unrichtige Anmeldung vornimmt oder die für die Überprüfung der Abgabenerhebung massgebenden Daten nicht oder nicht richtig übermittelt.

2) Handelt der Täter fahrlässig, so wird er mit Busse bis 10 000 Franken bestraft.

Art. 45 Bst. c bis f

Die Regierung erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen, insbesondere über:

- c) die Einzelheiten über die Ermittlung der gefahrenen Kilometer (Art. 14);
- d) die Einzelheiten über die Zulassung der Anbieter von Diensten zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer (Art. 14a);
- e) die Einzelheiten der Anmeldung (Art. 15);
- f) die Einzelheiten der Veranlagung (Art. 16).

Art. 45a

Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

1) Für Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten der Änderung vom ... mit dem bisherigen Erfassungsgerät ausgerüstet sind, gilt das bisherige Recht. Spätestens ab 1. Januar 2025 muss der Dienst des beauftragten oder eines zugelassenen Anbieters nach neuem Recht genutzt werden.

2) Verfahren, die bei Inkrafttreten der Änderung vom ... hängig sind, werden nach bisherigem Recht abgeschlossen.

II.**Änderung von Bezeichnungen**

In Art. 13, 23 Abs. 2 und 3, Art. 30 Abs. 2 und 3, Art. 35 Bst. b, Art. 42 Abs. 1 sowie Art. 44 ist die Bezeichnung «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit» durch die Bezeichnung «BAZG», in der jeweils grammatikalisch richtigen Form, zu ersetzen.

III.**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... (1./Monat/Jahr) in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.