

06.091

**Botschaft
zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Verbesserung
der Verfahren im Bereich
der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe**

vom 22. November 2006

Sehr geehrte Herren Präsidenten
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf zu einer Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie zu einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

22. November 2006

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Moritz Leuenberger

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

Übersicht

Artikel 85 Absatz 1 BV (Art. 36^{quater} aBV) erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Mit dieser Abgabe sollen dem Schwerverkehr die Kosten angelastet werden, die er der Allgemeinheit verursacht und nicht bereits durch andere Abgaben oder Leistungen bezahlt.

Gestützt auf diese Kompetenz erliess der Bund das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG; SR 641.81) sowie die darauf basierende Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811). Die tatsächliche Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgte ab dem 1. Januar 2001. Sie wird auf Transportfahrzeugen von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben und gilt für alle schweizerischen und ausländischen Fahrzeuge auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz.

Die Abgabenerhebung verlief in den ersten Jahren nahezu problemlos. Es zeigte sich aber, dass gewisse administrative Abläufe effizienter gestaltet werden könnten. Dieses Ziel kann durch marginale Anpassungen der gesetzlichen Bestimmungen erreicht werden.

Um das Erhebungs- und Bezugsverfahren zu verbessern, sieht der Bundesrat die Einführung von Massnahmen in der SVAV zur Bekämpfung gegen säumige Zahler vor. Er möchte auch die bestehenden Massnahmen verstärken. Die Rechtmässigkeit bestimmter Verfahren ist beanstandet worden. Im Rahmen dieser Revision beantragt der Bundesrat eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01), damit eine klare gesetzliche Grundlage für die beanstandeten Massnahmen eingeführt werden kann.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Hintergrund

Artikel 85 Absatz 1 BV (Art. 36^{quater} aBV) erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Mit dem Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG), das am 1. Januar 2001 in Kraft trat, machte der Bund Gebrauch von dieser Ermächtigung.

1.1.2 Widerhandlungen

Bei der Erarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum SVAG ging man davon aus, dass die Erhebung der Abgabe bei inländischen Fahrzeugen analog zur früheren Pauschalabgabe vollständig durch die Kantone erfolgen würde. Somit machte es auch Sinn, mit der Strafverfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen, die inländische Fahrzeuge betreffen, die Kantone und mit denjenigen, die ausländische Fahrzeuge betreffen, die Eidgenössische Zollverwaltung zu beauftragen. Im Rahmen des Projektes LSVA zeigte sich jedoch, dass eine zentrale Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe durch die Zollverwaltung sinnvoller und günstiger wäre. Den Kantonen wurde auf Verordnungsstufe nur noch die Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe übertragen, da sich diese direkt nach den Eintragungen im Fahrzeugausweis richtet.

In der damaligen Projektphase wurde auf eine Revision von Artikel 22 des bereits verabschiedeten Schwerverkehrsabgabegesetzes verzichtet. Die Zollverwaltung zeigte daraufhin festgestellte Verstösse gesetzeskonform beim zuständigen Kanton. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass das gewählte Verfahren nicht nur für die Zollverwaltung überaus aufwändig und langwierig ist. Da sich das Strafmass auf die gefährdete oder hinterzogene Abgabe stützt, muss die Zollverwaltung in allen Fällen, selbst wenn diese von der Polizei festgestellt wurden, die betreffende Summe berechnen. Dazu sind die vom LSVA-Erfassungsgerät aufgezeichneten Fahrleistungsdaten unerlässlich. Das hat zur Folge, dass zuerst die Deklaration des Fahrzeughalters abzuwarten ist und die Widerhandlung erst mehrere Monate nach der Tat beim Kanton angezeigt werden kann. Die Kantone sind dann gezwungen, beim Fahrzeughalter den Fahrzeugführer oder die -führerin zu ermitteln. Für die Fahrzeughalter ist dies – mehrere Monate nach der Tat – mit aufwändigen Nachforschungen verbunden. Handelt es sich um einen ausserkantonalen Fahrzeughalter, so sind Rechtshilfesuche unter den Polizeikorps nötig, die im Falle von unterschiedlichen Amtssprachen oft noch zusätzlich erschwert werden. Ausserdem zeigte sich, dass die gleichen Gesetzesbestimmungen in den Kantonen unterschiedlich ausgelegt werden.

Die Zollverwaltung strebt ein einheitliches und verwaltungsökonomisches Verfahren an. Zu diesem Zweck soll die Zuständigkeit für sämtliche Widerhandlungen auf die Zollverwaltung übertragen werden. Diese stellt eine einheitliche und effiziente

Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen sicher. Eine einheitliche und transparente Entscheidungsfindung soll die Rechtssicherheit künftig gewährleisten. Es soll verhindert werden, dass die gleiche Wiederhandlung strafrechtlich unterschiedlich behandelt wird, einerseits in Bezug auf schweizerische und ausländische Fahrzeuge und andererseits je nach Beurteilung durch die zuständige kantonale Justizbehörde.

1.1.3 Einspracheverfahren

Wie bereits ausgeführt, wird die Schwerverkehrsabgabe heute zentral durch die Zollverwaltung veranlagt. Ausgenommen ist lediglich die Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe bei den in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen; diese erfolgt weiterhin durch die Kantone. Bei der Veranlagung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe handelt es sich um ein typisches Massenverfahren – vergleichbar mit der Veranlagung der Einkommenssteuer –, bei dem Rechen- oder Erhebungsfehler vorkommen können. Solche Fehler müssen für die Betroffenen und die Verwaltung einfach behoben werden können.

Dem kann mit einem Einspracheverfahren Rechnung getragen werden, wozu allerdings eine Gesetzesgrundlage notwendig ist. Dies wurde bereits bei der Ausgestaltung der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV) erkannt. Artikel 25 Absatz 1 SVAV sieht deshalb vor, dass die abgabepflichtige Person innerhalb von 30 Tagen seit der Zustellung der Rechnung bei der Oberzolldirektion eine anfechtbare Verfügung verlangen kann. Dieses Verfahren hat sich jedoch als zu umständlich erwiesen. Im Rahmen der Änderung bisherigen Rechts, die im Zusammenhang mit dem neuen Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (VGG; AS 2006 2197) erforderlich war, wird Artikel 23 Absätze 3 und 4 SVAG angepasst: Die Möglichkeit der Beschwerde bei der Zollrekurskommission einerseits wird abgeschafft und stattdessen ein Einspracheverfahren gegen erstinstanzliche Verfügungen der Oberzolldirektion eingeführt. Diese Änderung tritt am 1. Januar 2007 in Kraft. Zur Vereinfachung des Verfahrens sieht der Bundesrat auch eine Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung vor, wonach die Zollverwaltung Veranlagungen in Zukunft direkt als Verfügungen erlassen wird (sie stellte bis anhin Rechnungen aus). Der Bundesrat wird die Änderung der SVAV demnächst verabschieden. Da diese Änderung am 1. April 2007 in Kraft treten soll, wird es ab diesem Zeitpunkt eine Einsprachemöglichkeit gegen die Veranlagungsverfügungen geben, da es sich bei diesen um erstinstanzliche Verfügungen handelt.

Die im vorliegenden Entwurf vorgeschlagene Änderung von Artikel 23 Absatz 3 SVAG hat zum Ziel, diese Bestimmung in Anlehnung an die Terminologie von Artikel 132 DBG (SR 642.11) zu präzisieren.

Die neuen Instrumente werden auch die Arbeit der Zollverwaltung im Falle der Nichtbezahlung der Abgabe erleichtern. Gemäss Artikel 14 Absatz 3 SVAG ist eine rechtskräftige Verfügung einem vollstreckbaren gerichtlichen Urteil im Sinne der Artikel 80 ff. SchKG (SR 281.1) gleichgestellt. Die Anpassung führt zu einer erheblichen Straffung des gesamten Erhebungsverfahrens, schafft die notwendige Verfahrenstransparenz und ermöglicht es der Zollverwaltung, notwendige Zwangsmassnahmen rechtzeitig einzuleiten. Das neu zur Verfügung stehende Einspracheverfahren ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Umsetzung der vom Bundesrat abgegebenen Zusicherungen.

1.1.4

Verweigerung oder Entzug des Fahrzeugausweises

Mit der vorgeschlagenen Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes sollen die Verfahren im Zusammenhang mit der LSVa effizienter gemacht werden, insbesondere das Erhebungs- und das Bezugsverfahren. Im gleichen Zusammenhang hat der Bundesrat auch mehrere Anpassungen bei der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) vorgenommen. Dazu gehören unter anderem Zwangsmassnahmen im Falle der Nichtbezahlung der Abgabe, ferner die Verstärkung der bestehenden Instrumente. Seit dem 1. Januar 2001 konnte die Zollverwaltung von den zuständigen kantonalen Behörden den Entzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises verlangen, falls ein Fahrzeughalter erfolglos gemahnt worden war. Gestützt auf die Änderung der SVAV wird die Zollverwaltung nun ausserdem von den zuständigen kantonalen Behörden verlangen können, dass sie auch die Erteilung des Fahrzeugausweises für ein Fahrzeug verweigern, wenn der Fahrzeughalter die Abgabe für mehrere Abgabeperioden nicht entrichtet hat und erfolglos gemahnt worden ist. Diese Massnahmen haben eine abschreckende Wirkung; damit kann gegen unredliche und zahlungsunwillige abgabepflichtige Personen wirksam vorgegangen werden.

In ihrem Entscheid vom 20. Oktober 2006 rügt die Eidgenössische Zollrekurskommission jedoch das seit 2001 angewendete Vorgehen der Zollverwaltung, wenn die LSVa vom Fahrzeughalter nicht bezahlt wird. Sie kommt zum Schluss, dass eine gesetzliche Grundlage für den in der Schwerverkehrsabgabeverordnung vorgesehenen Entzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises fehlt¹.

Der Entzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises ist für den Vollzug der LSVa von entscheidender Bedeutung. Er ist eines der wirksamsten Mittel, um die Pflicht zum Einbau und zur Reparatur des Erfassungsgeräts sowie die Bezahlung der Abgabe durchzusetzen. Die Vollstreckung der Abgabe ausschliesslich mit den Mitteln, die im Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vorgesehen sind, führt zu stossenden Ungerechtigkeiten. Da die Konkursbetreibung für Abgaben ausgeschlossen ist (Art. 43 SchKG), können ausstehende Abgaben nur mittels Betreibung auf Pfändung eingetrieben werden. Dies führt bei zahlungsunwilligen oder zahlungsunfähigen Fahrzeughaltern regelmässig zu Verlustscheinen. Die Fahrzeughalter sind deshalb in der Lage, ihr Transportunternehmen weiterzuführen und Monat für Monat weitere Abgaben zu generieren, die sich zu stattlichen Summen anhäufen und letztendlich abgeschrieben werden müssen. Wer aber die LSVa nicht abliefern muss, kann die Marktpreise unterbieten. Dies führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen im Transportgewerbe und gefährdet die Existenz derjenigen, welche die LSVa regelmässig entrichten.

Im Übrigen werden die hier beantragten Massnahmen vom Transportgewerbe und seinen Verbänden mitgetragen bzw. gefordert.

Das von der Zollrekurskommission kritisierte Fehlen einer gesetzlichen Grundlage kann mit einer Änderung des SVG und des SVAG behoben werden, indem einerseits die Bezahlung der Abgabe oder der Sicherheitsleistungen für ein Fahrzeug und der Einbau des zur Abgabenerhebung nötigen Erfassungsgeräts zur Bedingung dafür

¹ Der Entscheid ist allerdings noch nicht rechtskräftig, weil die Zollverwaltung dagegen beim Bundesgericht Beschwerde erhoben hat.

gemacht werden, dass dem Halter der Fahrzeugausweis erteilt wird, und indem andererseits die Nichtbezahlung der Abgabe oder das Fehlen des Erfassungsgeräts den Entzug des Fahrzeugausweises rechtfertigt.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Die Motionen *Giezendanner Ulrich* (04.3715) und *Schmid-Sutter Carlo* (04.3721) verlangten, dass der Bundesrat die Schwerverkehrsabgabeverordnung dahingehend ändern solle, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Zukunft nicht nur aufgrund des kantonalen Kontrollschildes, sondern zusätzlich aufgrund der Stammmnummer des Fahrzeuges erhoben wird.

Die LSVA wird von der Zollverwaltung bereits heute aufgrund der Stammmnummer in Kombination mit dem Kontrollschild beim Fahrzeughalter erhoben. Der Bundesrat lehnte deshalb die mit den beiden Motionen geforderten Massnahmen ab. Er anerkannte aber einen gewissen Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verbesserung der Abgabenerhebung. Die Einführung eines echten Einspracheverfahrens sowie die Verankerung im Schwerverkehrsabgabe- und Strassenverkehrsgesetz der in der Schwerverkehrsabgabeverordnung bereits vorgesehenen Möglichkeit, Kontrollschilder und Fahrzeugausweise zu entziehen, sind erste Schritte, mit denen der Bundesrat die Situation verbessern und sein Versprechen einlösen will. Die weiteren Hindernisse bei der Eintreibung der ausstehenden LSVA-Forderungen sollen mit einer Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung beseitigt werden.

Die Motion *Schmid-Sutter Carlo* wurde am 14. März 2005 vom Ständerat abgelehnt. Nationalrat *Giezendanner* hat seine Motion aufgrund der vom Bundesrat in Aussicht gestellten Verordnungsänderung am 9. Mai 2006 zurückgezogen.

1.3 Parlamentarische Initiative

Die parlamentarische Initiative *Stamm* vom 18. März 2005 (05.408; Schwerverkehrsabgabe. Strafbarkeit Fehlmanipulation am Erfassungsgerät) fordert eine Ergänzung von Artikel 20 Absatz 1 SVAG durch folgende Bestimmung: «Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers im Erfassungsgerät (Tripon) ist straffrei.»

Nach Auffassung des Bundesrates ist das Falschdeklarieren eines Anhängers im Erfassungsgerät eine Widerhandlung gegen das SVAG. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung schießt am Ziel vorbei, da sie faktisch jede Falschdeklaration – auch die vorsätzliche – von der Strafe befreit, wird sich doch der Vorsatz kaum je nachweisen lassen.

Mit der alleinigen Zuständigkeit der Zollverwaltung für die Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen ist gewährleistet, dass die Strafbestimmungen schweizweit einheitlich angewendet werden. Dies gilt vor allem auch für die Anwendung des Opportunitätsprinzips gemäss Artikel 52 des revidierten Strafgesetzbuchs (AS 2006 3459; Inkrafttreten am 1. Januar 2007). Nach diesem Prinzip ist die Zollverwaltung gehalten, von einer Strafverfolgung abzusehen, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind. Dies gilt insbesondere für diejenigen Fälle, für die mit der parlamentarischen Initiative *Stamm* die Straffreiheit verlangt wird: Der Chauffeur unterlässt es, den Anhänger im Erfassungsgerät zu deklarieren. Da das ordnungs-

gemäss funktionierende Gerät jedoch erkennt, dass ein Anhänger am Lastwagen angekoppelt ist, kann die Abgabe durch die Zollverwaltung dennoch bezogen werden. Das Bundesgericht hat mit Entscheid vom 6. Dezember 2005 (6S.196/2005) diesen Sachverhalt zwar als Gefährdung der gesetzmässigen Veranlagung im Sinne von Artikel 20 SVAG und somit als strafbar beurteilt. In Zukunft sollen solche Handlungen von der Zollverwaltung gestützt auf das Opportunitätsprinzip in der Regel nicht mehr geahndet werden. Eine Ergänzung von Artikel 20 Absatz 1 SVAG erübrigt sich deshalb.

2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

2.1 Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes

Art. 14a Verweigerung und Entzug von Fahrzugausweis und Kontrollschildern

Diese Bestimmung hat zum Ziel, den anzuwendenden Artikeln der SVAV über die Verweigerung und den Entzug des Fahrzeugsausweises und der Kontrollschilder die gesetzliche Grundlage zu verleihen, deren Fehlen die Zollrekurskommission beanstandet hat (vgl. Ziff. 1.1.4). Der Wortlaut von Buchstabe c deckt auch den Fall ab, dass der Fahrzeughalter nach erfolgloser Mahnung ein defektes Erfassungsgerät nicht reparieren lässt.

Art. 21 Andere strafbare Handlungen

Gestützt auf die vorliegende Änderung des SVAG obliegt die Strafverfolgung künftig ausschliesslich der Eidgenössischen Zollverwaltung. Der bisherige Verweis auf Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechts des Bundes, die auch im kantonalen Verfahren anwendbar seien, ist deshalb ersatzlos zu streichen.

Art. 22 Strafverfolgung

Alle Widerhandlungen gegen Bestimmungen des SVAG und der SVAV werden neu ausschliesslich nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR; SR 313.0) verfolgt und beurteilt. Die Verfolgung und Beurteilung erfolgt grundsätzlich durch die Eidgenössische Zollverwaltung. Einzig in den Fällen, in denen über Artikel 20 Absatz 1 SVAG die Artikel 14–16 VStrR zur Anwendung gelangen und die Voraussetzungen einer Freiheitsstrafe oder einer freiheitsentziehenden Massnahme gegeben sind, könnte noch eine Überweisung an die kantonale Staatsanwaltschaft zuhanden des zuständigen Strafgerichts erfolgen.

Art. 23 Abs. 3 Rechtsmittel

Der Wortlaut von Artikel 23 Absatz 3 SVAG wird präzisiert – im Sinne der klaren Feststellung, dass sich das Einspracheverfahren auf die Veranlagungsverfügungen bezieht. Diese Änderung hängt eng zusammen mit der Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung, wonach die Oberzolldirektion künftig Veranlagungsverfügungen und nicht mehr Rechnungen ausstellt. Gegenüber heute ergibt sich für den Abgabepflichtigen der Vorteil, dass er gegen die Veranlagungsverfügung direkt Einsprache erheben kann, ohne vorgängig bei der Oberzolldirektion eine anfechtbare

Verfügung verlangen zu müssen. Die Zollverwaltung erhält ihrerseits die Möglichkeit, das gesamte Veranlagungsverfahren zu vereinfachen und gegen zahlungsunwillige Fahrzeughalter bedeutend früher vorgehen zu können.

2.2 Änderung des Strassenverkehrsgesetzes

Mit der Änderung der Artikel 11 Absatz 2 und 16 Absatz 5 (neu) SVG soll den anzuwendenden Artikeln der SVAV über die Verweigerung und den Entzug des Fahrzeugsausweises und der Kontrollschilder die gesetzliche Grundlage verliehen werden, deren Fehlen die Zollrekurskommission beanstandet hat (vgl. Ziff. 1.1.4). Seit dem 1. Januar 2001 hat die Zollverwaltung gestützt auf Artikel 50 Absatz 1 SVAV die Möglichkeit, von den Kantonen den Entzug des Fahrzeugsausweises zu verlangen. Sie sollte bald auch die Kantone beauftragen können, die Erteilung des Fahrzeugsausweises für ein Fahrzeug zu verweigern, wenn die LSVA nicht entrichtet worden und eine Mahnung erfolglos geblieben ist oder wenn das zur Abgabebereitstellung erforderliche Erfassungsgerät nicht eingebaut worden ist.

Diese Massnahmen ermöglichen zwar ein wirksames Vorgehen gegen Missbräuche, haben aber keine gesetzliche Grundlage im SVG; aus diesem Grund muss die rechtliche Kohärenz wiederhergestellt werden (s. auch Ziff. 1.1.4). Mit der vorliegenden Änderung des SVG soll die Bezahlung der LSVA oder der Einbau des Erfassungsgeräts zur Bedingung für die Erteilung des Fahrzeugsausweises für ein Fahrzeug gemacht werden (Art. 11 Abs. 2 Bst. c SVG), während die Nichtbezahlung oder das Fehlen des Erfassungsgeräts als Grund für den Entzug des Fahrzeugsausweises betrachtet wird (Art. 16 Abs. 5 SVG).

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle Auswirkungen

Auf den Bund

Die Verlagerung der Strafkompentenz zur Zollverwaltung führt zu Mehraufwand. Die Zollverwaltung ist jedoch bestrebt, diesen mit den Verfahrensvereinfachungen im Rahmen des Veranlagungsverfahrens in Grenzen zu halten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bereits durch den Wegfall der aufwändigen Anzeigen an die Kantone ein Grossteil davon – wenn nicht sogar der gesamte Mehraufwand – aufgefangen werden kann. Die finanziellen und personellen Auswirkungen beim Bund sind daher geringfügig.

Allfälliger Mehraufwand wird durch die zu erwartenden Busseneinnahmen und interne Massnahmen vollständig finanziert bzw. aufgefangen.

Auf die Kantone

Durch die Konzentration der Strafverfolgung bei der Zollverwaltung gehen den Kantonen Busseneinnahmen verloren. Diesen Mindereinnahmen stehen jedoch die wegfallenden massiv höheren Kosten für die Ermittlung der Täter gegenüber. Unter dem Strich dürften die Kantone somit sowohl finanziell als auch personell entlastet werden.

3.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Anpassung führt zu einer Gleichbehandlung der Wirtschaftsteilnehmer und ist somit volkswirtschaftlich positiv zu bewerten.

4 Legislaturplanung

Im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 vom 25. Februar 2004 (BB1 2004 1149) wurde die Vorlage nicht angekündigt. Die Änderungen des SVAG und des SVG sind dennoch angezeigt, damit die oben beschriebenen Verbesserungen innert nützlicher Frist umgesetzt werden können.

5 Verhältnis zum internationalen Recht

Entsprechend dem Vertrag vom 11. April 2000 zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein (SR 0.641.851.41) wurde das Fürstentum anlässlich der 4. Sitzung der Gemischten Kommission am 18. November 2005 über die geplanten Änderungen informiert.

Die Änderung des SVAG beeinflusst das Verhältnis zum europäischen Recht nicht. Materiell ist die Erhebung der LSVA in der Schweiz im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft (SR 0.740.72) festgehalten.

6 Rechtliche Grundlagen

Die geänderten Bestimmungen des SVAG stützen sich – wie die bisherigen – auf die Artikel 24^{septies}, 36^{quater}, 36^{sexies} und Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874. Den genannten Bestimmungen entsprechen heute die Artikel 74, 84, 85 und 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101). Die Änderung des SVG stützt sich auf Artikel 82 Absatz 1 BV.

