Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Zollverwaltung EZV

November 2018

Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis ... 3

1 Übersicht ... 5
1.1 Ausgangslage ... 5
1.2 Inhalt der Vorlage ... 5
1.3 Einführung der E-Vignette ... 5

2 Vernehmlassungsverfahren ... 6

3 Auswertung ... 7
3.1 Übersicht ... 7
3.2 Eingegangene Stellungnahmen - Grundsätzliche Bemerkungen ... 8
3.2.1 Geringer Detaillierungsgrad - zu viele Unbekannte ... 8
3.2.2 Weit reichende Delegationen an den Bundesrat ... 8
3.2.3 Auslagerungen allgemein ... 8
3.2.4 Kosten Nutzen; Kostentransparenz ... 8
3.2.5 Bewegungsprofile und Mobility Pricing ... 8
3.2.6 Ausländische Fahrzeuge - Gleichbehandlung ... 8
3.2.7 Erwartete Senkung des Missbrauchs ... 9
3.2.8 Rechte nicht "digitalisierter Kreise ... 9
3.3 Ergebnisse zum Fragebogen ... 9
3.3.1 Frage 1.1 Ersatz Klebevignette durch E-Vignette ... 9
3.3.2 Frage 1.2 Bindung an das Kontrollschild ... 16
3.3.3 Frage 1.3 Neue Technologien abwarten ... 18
3.3.4 Frage 2 Ausnahme von der Abgabepflicht ... 20
3.3.5 Frage 3.1 Jahresabgabe ... 21
3.3.6 Frage 3.2 Preis ... 23
3.3.7 Frage 3.3 Motorräder und Anhänger ... 25
3.3.8 Frage 4.1. Nachträgliche Erhebung ... 26
3.3.9 Frage 4.2.1. Delegation an Erhebungsstelle ... 27
3.3.10 Frage 4.2.2. Delegation Erhebung an Kantone ... 28
3.3.11 Frage 5.1. Delegation Kontrolle an Dritte ... 29
3.3.12 Frage 5.2. Delegation Kontrolle an Kantone ... 30
3.3.13 Frage 5.3. Videobasiertes Kontrollsystem ... 31
3.3.14 Frage 6 Datenschutzbestimmungen ... 32
3.3.15 Frage 7 Strafbestimmungen ... 33
3.4 Ergebnisse zu den einzelnen Revisionsbestimmungen ... 34

4 Umsetzung durch die Kantone oder andere Vollzugsträger ... 38
4.1 Delegation an eine Erhebungsstelle ... 38
4.2 Delegation der Erhebung an die Kantone ... 38
4.3 Delegation der Kontrolle an Dritte ... 38
4.4 Übertragung der Strafverfolgung an Dritte ... 38

Anhang 1: Vernehmlassungsadressaten ... 39

Anhang 2: Fragebogen ... 47

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Allgemeine Begriffe
AFD	Administration fédérale des douanes
ATMB	Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc
DaZiT	Informatik-Transformationsprogramm der Zollverwaltung
DSG	Bundesgesetz über den Datenschutz
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFKO	Eidgenössische Fahrzeugkontrolle
E-NSAG	Entwurf Nationalstrassenabgabegesetz
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
GPS	Globales Positionsbestimmungssystem
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
MOFIS	Motorfahrzeuginformationssystem
M+	Kennzeichnung von Militärfahrzeugen in der Schweiz
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
LVA	Loi sur la vignette autoroutière
LPD	Loi fédérale sur la protection des données
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungs-schutz und Sport
Abkürzung	**Vernehmlassungsteilnehmende**
ACS	Automobilclub der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AG	Kanton Aargau
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Appenzell Ausserrhoden
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ATE	Vereinigung von Verkehr und Umwelt
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
CP	Patronatszentrum
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
DSB-LU	Datenschutzbeauftragter des Kantons Luzern
DSB-TG	Datenschutzbeauftragter des Kantons TG
DSB-ZH	Datenschutzbeauftragter des Kantons ZH
economiesuisse	Verband der Schweizer Unternehmen
ESA	Einkaufsorganisation des schweizerischen Auto-& Motorfahrzeug-gewerbes
FDP	Die Liberalen
FER	Vereinigung der französisch sprechenden Unternehmen
FMS	Föderation der Motorradfahrer
FR	Kanton Freiburg
frc	Fédération Romande des Consommateurs

Abkürzung	Vernehmlassungsteilnehmende
Freunde Nationalstrasse	Freunde der Nationalstrassen
GastroSuisse	GastroSuisse
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GLP	Grünliberale Partei
GR	Kanton Graubünden
hotelleriesuisse	Hotelleriesuisse
HS	Handel Schweiz
IG DHS	IG Detailhandel
IG Motorrad	IG Motorrad Schweiz
JU	Kanton Jura
LU	Kanton Luzern
motosuisse	motosuisse - Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure
NE	Kanton Neuenburg
OW	Kanton Obwalden
Police Lausanne	Stadtpolizei Lausanne
privatim	privatim
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBB	SBB AG
SBV	Schweizer Bauernverband
SCCV	Schweizer Camping- und Caravaning Verband
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Stadt Freiburg	Stadt Freiburg
Städteverband	Schweizerischer Städteverband
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVSP	Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs
SVV	Schweizer Versicherungsverband
Swisscofel	Swisscofel
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
Travail.Suisse	Travail.Suisse
UR	Kanton Uri
VD	Kanton Waadt
Verkehrspolizei Luzern	Verkehrspolizei Luzern
VS	Kanton Wallis
VTSS	Verband der Tankstellenshop-Betreiber der Schweiz
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

1 Übersicht

1.1 Ausgangslage

Die Nationalstrassenabgabe wird seit 1985 in Form einer Klebevignette erhoben. Diese Erhebungsform hat sich bewährt und ist den Nutzern vertraut. Hinsichtlich Tarifstruktur und zeitlicher Stückelung ist sie indessen wenig flexibel. Heute stehen ganz andere technische Möglichkeiten zur Verfügung als vor 30 Jahren.

Diverse Länder haben bereits elektronische Vignetten eingeführt oder beabsichtigen, solche in naher Zukunft einzuführen. Ungarn hat die Klebevignette bereits im Jahr 2008 durch eine elektronische Vignette ersetzt, Österreich wird Ende 2017 mit einer elektronischen Vignette starten, die vorerst noch parallel zur Klebevignette angeboten werden wird und in Deutschland ist die Planung ebenfalls weit fortgeschritten.

Der Bundesrat hat die Einführung einer elektronischen Autobahnvignette in seiner Legislaturplanung 2015–2019 zum Ziel erklärt.

Am 2. Dezember 2016 hat er einen Bericht zur elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette) verabschiedet, den er in Erfüllung des Postulats 14.4002 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats erstellt hat.

Mit der Motion 16.3009 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament eine entsprechende Gesetzesvorlage zu unterbreiten.

1.2 Inhalt der Vorlage

Das System der Klebevignette soll durch eine elektronisch registrierte Berechtigung zur Strassenbenützung ersetzt werden. Die Vorlage zum revidierten E-NSAG wurde bewusst technologieneutral ausgestaltet, damit bis zum Inkrafttreten und während der Geltungsdauer aufkommende technologische Neuerungen berücksichtigt werden können, ohne dass jeweils eine Gesetzesrevision erforderlich ist. Eine elektronische Berechtigung könnte nach heutigem Stand der Technik von einem beliebigen Standort über eine Web-Applikation erworben werden. Nach erfolgter Bezahlung des Abgabebetrages würde das Kontrollschild für die entsprechende Gültigkeitsdauer in der Systemdatenbank eingetragen. Inländischen Haltern und Halterinnen eines Fahrzeuges könnte eine vereinfachte Abwicklung über die Strassenverkehrsämter angeboten werden. Allerdings wäre es in Zukunft grundsätzlich auch denkbar, dass die Fahrzeuge bereits herstellerseitig so ausgerüstet sind, dass sie in der Lage sind, mit einer Infrastruktur betreffend der Abgabeentrichtung zu kommunizieren. Die Entrichtung der Nationalstrassenabgabe als Jahrespauschale soll beibehalten werden.

Kontrollen sollten in Zukunft automatisiert erfolgen. Halterinnen und Halter von identifizierbaren Fahrzeugen, für die keine Abgabeentrichtung in der Systemdatenbank registriert ist, werden nach Feststellung einer Widerhandlung gebüsst.

1.3 Einführung der E-Vignette

Bei einem optimalen Verlauf und einer singulären Einführung könnte das neue Abgabesystem frühestens ab 2023 eingeführt werden. Sollte die Realisierung der E-Vignette allein bei der EZV erfolgen, müsste die Lösung in die bestehende und in Modernisierung befindliche Unternehmensarchitektur der EZV integriert werden. Das Projekt E-Vignette müsste daher eng mit der anstehenden Transformation der EZV inkl. Gesamterneuerung der IKT-Landschaft (Programm DaziT) abgestimmt werden. Dies würde zu einer deutlich späteren Umsetzung der E-Vignette führen.

2 Vernehmlassungsverfahren

Die Vernehmlassung wurde am 21. Juni 2017 eröffnet und dauerte bis zu 13. Oktober 2017. Eingeladen wurden die Kantone und die kantonalen Konferenzen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände und Organisationen aus der Wirtschaft, sowie weitere interessierte Kreise, insbesondere aus dem Bereich des Individualverkehrs, des Automobilgewerbes im weiteren Sinne sowie der Natur- und Konsumentenschutzorganisationen (siehe Anhang). Insgesamt wurden 99 Akteure begrüsst, 70 haben eine Stellungnahme eingereicht (vgl. Anhang).

3 Auswertung

3.1 Übersicht

Fragen	Anzahl Antworten		
	Ja	Nein	keine Stellungnahme / nicht betroffen
1.1. Sind Sie einverstanden, dass die Klebevignette durch ein elektronisches Erhebungs- und Kontrollsystem (E-Vignette) ersetzt wird?	44	26	0
1.2. Ist es aus Ihrer Sicht technologisch sinnvoll, dass auf eine Erkennung des Fahrzeugkontrollschildes abgestellt wird?	44	9	17
1.3. Sollte man zuwarten, bis andere Technologien zur Verfügung stehen? Wann «Ja», welche technologischen Entwicklungen sehen Sie?	11	33	26
2. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Abgabepflicht einverstanden?	48	4	18
3.1. Sind Sie einverstanden, dass nur eine Abgabeperiode (1 Jahr) und keine Kurzzeitabgaben vorgesehen werden?	36	13	21
3.2. Sind Sie einverstanden, dass die Jahresabgabe 40 Franken betragen soll?	41	10	19
3.3. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat die Abgabe für Motorräder und Anhänger um höchstens die Hälfte ermässigen kann?	31	16	23
4.1 Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die nachträgliche Entrichtung der Abgabe vorsehen kann?	29	18	23
4.2.1. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise einer Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung übertragen kann?	28	21	21
4.2.2. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise den Kantonen übertragen kann?	27	18	25
5.1. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen Dritten übertragen kann?	21	28	21
5.2. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen den Kantonen übertragen kann?	36	10	24
5.3. Sind Sie mit dem Aufbau eines elektronischen videobasierten Kontrollsystems einverstanden?	36	16	18
6. Sind Sie mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen einverstanden?	32	15	23
7. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Strafverfolgung Dritten übertragen kann?	10	38	22

3.2 Eingegangene Stellungnahmen - Grundsätzliche Bemerkungen

3.2.1 Geringer Detaillierungsgrad - zu viele Unbekannte

Zahlreiche Vernehmlassungsadressaten bemängeln, dass der Entwurf zu viele Fragen offen lasse, um ihn ernsthaft beurteilen zu können (Technologie, Datenschutz, Übertragung von diversen Aufgaben an Dritte, Kosten). Er stelle eine regelrechte Blackbox dar (AG, BS, SZ, TI, FDP, AGVS, auto schweiz, asa, CP, FRC, TCS). Der Fragebogen sei parteiisch. Der ACS und auto schweiz vermissen die erforderliche Detaillierung auch bei der Frage des Schutzes der zu erhebenden Daten.

3.2.2 Weit reichende Delegationen an den Bundesrat

Der vorliegende Entwurf enthalte zu umfangreiche Regelungsdelegationen an den Bundesrat (AG, SZ, SVP, asa, CP, frc, TCS). Die interessierten Kreise könnten dadurch zu konkreten Massnahmen und zur Auslagerung an Dritte nicht Stellung nehmen (frc).

3.2.3 Auslagerungen allgemein

Die Auslagerung von Aufgaben an Dritte wird im Grundsatz als überwiegend kritisch beurteilt. Als Grund wird vor allem der Zugriff auf umfangreiche Daten genannt (AGVS, auto-schweiz, asa, frc, TCS). Die Vernehmlassungsteilnehmenden greifen indessen die dreifache Differenzierung bei einer Auslagerung in Registrierung und Inkasso, Kontrolle und Ahndung auf und gelangen zu verschiedenen Ergebnissen. Eine Auslagerung der Ahndung wird entgegen der heutigen Rechtslage weitgehend abgelehnt (vgl. Ziffer 4).

3.2.4 Kosten Nutzen; Kostentransparenz

Ein gewichtiger Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Ansicht, dass der Nutzen für den Bürger einerseits und die Investitionskosten andererseits in keinem gesunden Verhältnis stünden (AGVS, auto-schweiz, FDP, CP, frc, TCS). ACS, AGVS, auto-schweiz, das Centre Patronal sowie der TCS verweisen auf die Investitions- und Betriebskosten der Stadtmaut in London und Stockholm, die deutlicher teurer ausfielen als die im Erläuternden Bericht ausgewiesenen Kosten. Es sei unklar, wann die Investitionen sich amortisiert hätten (frc). Es müsse garantiert sein, dass eine elektronische Lösung zu Einsparungen führe (frc). Der ACS bemängelt die fehlende Kostentransparenz. Die Investitionskosten sollen so tief wie möglich gehalten werden.

3.2.5 Bewegungsprofile und Mobility Pricing

Wegen des geringen Nutzens für die Abgabepflichtigen, erscheint die Vorlage als erster Baustein für Bewegungsprofile (ACS, AGVS, auto-schweiz, TCS) bzw. ein Mobility Pricing (CP, frc). Dieses wird von denjenigen, welche die E-Vignette damit in Verbindung bringen, klar abgelehnt (CP, frc). Das Mobility Pricing bestrafe Personen, die gezwungen seien, zu Stosszeiten unterwegs zu sein (FRC).

3.2.6 Ausländische Fahrzeuge - Gleichbehandlung

Ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden vermag nicht zu erkennen, wie eine Gleichbehandlung in- und ausländischer Fahrzeughalterinnen und -halter erreicht werden soll. Faktisch müssten Fahrzeughalterinnen und -halter aus dem Ausland bei Missachtung der Vignettenpflicht nicht mit einziehbaren Bussen rechnen, während Halterinnen und Halter, die in der Schweiz wohnen, die volle Härte der Sanktionen treffen würde. Diese schlechtere Behandlung der schweizerischen Halterinnen und Halter gebe es bei der Klebevignette nicht, sei ungerecht und in Europa einzigartig. Die übrigen Staaten wie z.B. Deutschland strebten genau das Gegenteil an, nämlich eine Bevorzugung der inländischen Verkehrsteilnehmenden (FDP, asa).

«Il est nécessaire de développer une solution permettant d'amender les voitures immatriculées à l'étranger à l'instar des voitures immatriculées en Suisse. En effet, les véhicules étrangers qui n'auraient pas la vignette ne recevront pas d'amende, mais ne seront amendables que lors de leur éventuel prochain passage en Suisse. Une telle solution est contraire au principe de l'égalité de traitement (GE).»

3.2.7 Erwartete Senkung des Missbrauchs

Die in Aussicht gestellte Senkung des Missbrauchs bzw. des Fahrens ohne Vignette wird als Grund für eine Zustimmung genannt, insbesondere da ansonsten keine weiteren Vorteile für die Kantone erkennbar seien (VD).

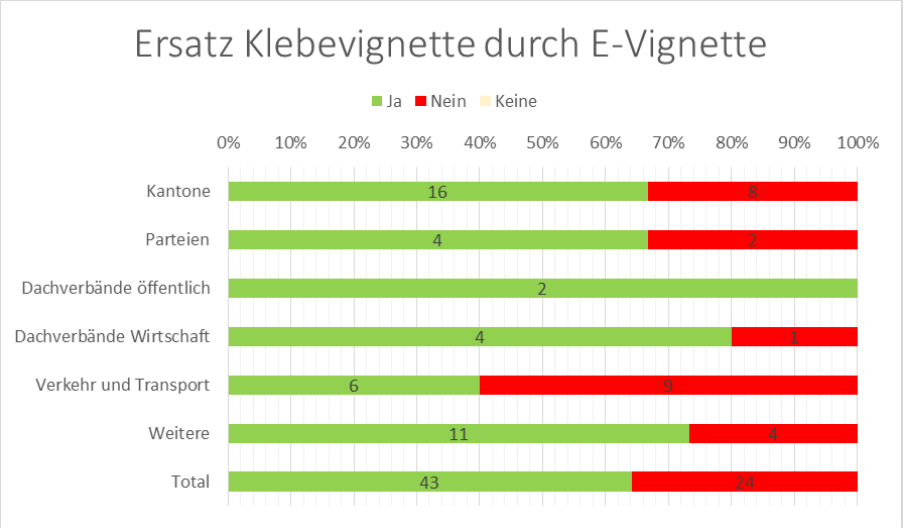
3.2.8 Rechte nicht "digitalisierter Kreise

Einige Vernehmlassungsteilnehmenden legen Wert darauf, dass die Abgabepflichtigen auch ohne Computer und Internetzugang eine E-Vignette erwerben können (ATE, frc).

3.3 Ergebnisse zum Fragebogen

3.3.1 Frage 1.1 Ersatz Klebevignette durch E-Vignette

Sind sie einverstanden, dass die Klebevignette durch eine elektronisches Erhebungs- und Kontrollsystem (E-Vignette) ersetzt wird?



Zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden stimmen der Einführung einer E-Vignette zu (AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, SG, SH, SO, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SAB, Städteverband, SBV, Travail.Suisse, SGB, economiesuisse, ACS, ATE, motosuisse, SBB, SCCV, SVV, ACVS, GastroSuisse, hotelleriesuisse, IG DHS, privatim, Stadt Freiburg, Police Lausanne, STV, Swisscofel, SVSP, Verkehrspolizei Luzern).

Ein Drittel ist dagegen (AG, AI, GR, OW, SZ, TG, TI, UR, FDP, SVP, SGV, AGVS, asa, autoschweiz, ESA, FMS, IG Motorrad, Freunde Nationalstrasse, TCS, VTSS, CP, DSB-TG, FER, frc, HS, SVLT).

Die **Befürworter** heben die Vorteile hervor und bemängeln verschiedene Punkte, welche sich zum Teil mit den Argumenten der Gegner decken:

- **Klarheit der Vorlage / Delegation**

Der Vorlage mangle es an Klarheit hinsichtlich der Zuständigkeit für die Erhebung und Kontrolle (GE). Sie lasse viele sehr wichtige Fragen offen (SH) und enthalte umfangreiche Regelungsdelegationen an den Bundesrat, was unbefriedigend sei (SH, economiesuisse). Die Vorlage bleibe insgesamt zu ergebnisoffen formuliert. Dies sei aus ordnungspolitischer Optik fragwürdig. Daher werden ein schärferes Zielbild sowie eine ergebnisorientierte Ausgestaltung des Gesetzesentwurfs gefordert (economiesuisse). Im Gegensatz dazu wird die offene Ausgestaltung, welche die Wahl des Betreibermodels und der zu verwendenden Technologie dem Bundesrat überlässt, von der IG Detailhandel ausdrücklich begrüsst.

- **Vereinfachte Handhabung**

Obwohl die Klebevignette einfach, bewährt und transparent sei (BE) und dadurch kein dringender Handlungsbedarf bestehe (BE, ACVS), sei sie umständlich in Handhabung und Vertrieb und nicht mehr zeitgemäss (BDP, GLP, SPS, SGB). Dies auch, weil andere Länder bereits elektronische Vignetten kennen würden (SAB). Die Umstellung auf ein modernes elektronisches System sei nötig und im Sinne der Digitalisierung (STV, hotelleriesuisse, SAB) bzw. der E-Government-Strategie des Bundes (SH, SO).

- **Überwiegender Nutzen**

Die Vorteile für Nutzer und Verwaltung würden überwiegen (BE, VD, VS; ACVS, Städteverband). So müssten für Fahrzeuge, welche mit Wechselschildern immatrikuliert sind, nur noch eine Vignette erworben werden (GastroSuisse). Die E-Vignette werde zu einem geringeren Missbrauch führen (VD, VS, BDP, SP, STV, Travail.Suisse). In einer digitalisierten Gesellschaft und Wirtschaft sei die Umstellung ein angebrachter Technologiewechsel (CVP). Die Digitalisierung der Nationalstrassenabgabe reduziere durch den Wegfall von Druck, Vertrieb und Rückschub ihre negativen Umwelteinflüsse (SPS, ATE). Sie ermögliche eine nutzerorientierte und -gerechte Tarifgestaltung (IG DHS, SPS, GastroSuisse) und sei ein wichtiger Faktor für die Mobilitätsentwicklung in der Schweiz. Weil Mobilität zunehmend verkehrsträgerübergreifend stattfinde, setzt sich die SBB für offen ausgestaltete gesetzliche Grundlagen ein, welche zukunftsfähige Mobilitätslösungen erlauben würden. Touristen könnten die E-Vignette zu einem beliebigen Zeitpunkt bereits von zu Hause aus über das Internet erwerben (STV). Dies führe zusammen mit dem wegfallenden Vignettenverkauf an der Grenze zu weniger Stau (GE, SPS). Falls der Vignettenpreis angehoben würde, müsste eine Kurzzeitvignette insbesondere für ausländische Touristen sowie für Personen im Inland, welche die Nationalstrassen nur sehr wenig benutzen, eingeführt werden (SAB).

- **Investitions- und Betriebskosten: Transparenz herstellen und optimieren**

Die Risiken bezüglich Verlust oder Diebstahl (VD, VS) würden wie die Betriebskosten (SPS, Travail.Suisse) gesenkt. Bei der vorgeschlagenen Lösung sei das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen aber ungünstig. Dem vorliegenden Gesetzesentwurf fehle die Kostentransparenz (ACS). Die Vorlage müsse finanziell selbstragend sein und dürfe das Budget nicht zusätzlich belasten (SBV). Die nötigen Erstinvestitionskosten dürften nicht dem NAF entnommen werden. Sie seien so tief wie möglich zu halten. Zum Aufbau der benötigten Infrastruktur müssten daher bestehende Anlagen verwendet werden (ACS). Die mit dem Systemwechsel verbundenen hohen Investitionskosten müssten mittelfristig "rentabilisiert" werden (SO). Die Vorlage münde nicht in einer substanziellen Steigerung der Effizienz oder der Einnahmen. Damit erfüllt die sie das Ziel, die Vignette zu einem effizienteren finanzpolitischen Instrument zu machen, nur teilweise (economiesuisse). Den finanziellen Projektrisiken müsse auf jeden Fall Rechnung getragen werden (SO).

- **Einheitliches Inkassosystem für In-und Ausländer**

Kritisiert wird die unterschiedliche Behandlung von inländischen und ausländischen Fahrzeugen. Diese führe zu unnötigem Aufwand. Sinnvoller wäre es, den Abgabeprozess für inländische und ausländische Fahrzeuge einheitlich abzuwickeln, z.B. über ein Onlineportal (BS, Schweiz. Städteverband, ACVS). Die Abrechnung über die kantonale Motorfahrzeugsteuer erscheine kaum geeignet und dürfte zu einem erhöhten administrativen Aufwand in den einzelnen Kantonen (ACVS) und vielen Hürden und Praxisproblemen führen (BS, Städteverband). Das angedachte Inkasso über die Kantone sei nicht fertig konzipiert, aber in jedem Fall sehr kostenintensiv in der Umsetzung (SH).

- **Zu behebende Mängel**

Damit die Vorteile der E-Vignette zum Tragen kommen, wären ein einfacherer Abrechnungsmechanismus und Kurzzeitabgaben (Städteverband) notwendig. Zudem sei Spielraum für eine differenzierte Preisgestaltung zu schaffen (Städteverband).

- **Kontrollsystem genauer prüfen**

Es wird die Frage aufgeworfen, ob es die fixe Kontrollinfrastruktur brauche, oder ob punktuelle Kontrollen, ähnlich wie sie heute gemacht werden, nicht auch ausreichen würden (CVP). In diesem Zusammenhang sollen deshalb in der Botschaft die Vorteile und Kostenfolgen eines punktuellen anstatt eines fixen Kontrollsystems aufgezeigt werden (CVP).

Ferner sei sicherzustellen, dass Bussen bei ausländischen Fahrzeughalterinnen und -haltern ohne E-Vignette ebenso konsequent eingefordert werden können wie bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen (GE, ZG). Eine solche Diskriminierung existiere bei der Klebevignette nicht (VS).

- **Entschädigung an die Kantone einplanen**

Der vorgesehene Wechsel auf die E-Vignette werde in den Kantonen grosse finanzielle Auswirkungen haben. Einerseits, weil die Aufwandsentschädigung an die Kantone für den Vertrieb der Klebevignette entfallen werde (SH) und andererseits für die Strassenverkehrsämter, weil sie ihr Informatiksysteme anzupassen müssten (FR, VS).

Gefordert wird, dass den Kantonen (ZH) bzw. der Polizei (ACVS) kein Mehraufwand erwachse. Durch die Einführung der E-Vignette dürften ihnen keine Einnahmenausfälle erwachsen (LU) bzw. die finanziellen Auswirkungen müssten gering sein (NE) und allfällige Leistungen müssten ihnen abgegolten werden (GE, SG, SH). Zudem seien die finanziellen Auswirkungen auf die Kantone für jede Variante aufzuzeigen (GE).

- **Datenschutz ernst nehmen**

Den hohen datenschutzrechtlichen Anforderungen müsse Rechnung getragen werden. Den Aspekten des Datenschutzes und der Datensicherheit komme besondere Bedeutung zu (SO, ZG, SPS, SBV). Die Bedenken der Nutzer müssten ernst genommen werden (SBV). Aus datenschutzrechtlicher Sicht seien nicht nur die Bestimmungen im Abschnitt Datenschutz und Amtshilfe von Belang, sondern bereits die grundlegenden konzeptionellen Fragen zur Registrierung und zum Kontrollsystem (SO). Insbesondere sei dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und dem Zweckbindungsgebot sowie der Datensicherheit (Datenschutz durch Technikgestaltung [Privacy by Design]) besondere Bedeutung beizumessen (ZG, privatim).

- **Interoperabilität anstreben**

Die E-Vignette müsse interoperabel ausgestaltet sein, insbesondere zum System «Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB)» (GE). Ebenso solle die E-Vignette als Abrechnungsinstrument für die Autoverladestationen an Lötschberg, Oberalp und Vereina dienen. Damit könnten die verwendeten Punktekarten abgelöst werden (SAB).

- **Mobility Pricing**

Zu guter Letzt wird die Befürchtung geäussert, dass die Einführung der E-Vignette einen ersten Schritt für eine schleichende Einführung eines Road- oder Mobility-Pricings darstellen könne (CVP, ACS, SAB).

Die **Gegner** lehnen die Einführung aus verschiedenen Gründen ab:

- **Vage formuliert, zu viel Spielraum für Bundesrat**

Es sei eine Reihe von Fragen ungeklärt. Zudem delegiere der Gesetzesentwurf weitreichende Kompetenzen an den Bundesrat (GR, FDP, SGV). Er sei ergebnissoffen formuliert. Der Bundesrat lege sich auf die genauen technischen Abläufe nicht fest (FDP, SGV). Die Kompetenzdelegation an den Bundesrat sei exzessiv (frc). Es handle sich um ein diffuses Gesamtkonzept (FDP), einen Blanko-Check (CP). Insgesamt stelle die Vorlage eine eigentliche Blackbox dar, die viele sehr wichtige Fragen offen lasse und umfangreiche Regelungsdelegationen an den Bundesrat enthalte (asa). Es wäre sinnvoll, die Vorstösse der letzten Monate in die Überlegungen einzubeziehen (FDP, SGV).

Der unterbreitete Entwurf sei derart offen und vage ausgestaltet, dass es unmöglich sei, sich ein klares Bild über die konkreten materiellen, aber auch finanziellen Auswirkungen der Vorlage zu machen (TG, FER, frc). Der Bundesrat hätte die Inhalte des neuen Systems klar präzisieren müssen, sodass die Kantone und die interessierten Organisationen die Herausforderungen des Systemwechsels beurteilen und sich eine fundierte Meinung bilden können (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS).

Es wird bemängelt, dass sich der Bundesrat nicht die Mühe gemacht habe, die unterschiedlichen vorgesehenen technologischen Optionen sowie deren Einfluss auf das aktuelle, bekannte und von den Bürgern und Verbrauchern gut akzeptierte Abgabesystem darzustellen; beispielsweise auf die Umsetzungs- und Betriebskosten oder auf den Datenschutz bzw. die Privatsphäre. (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS).

- **Delegation**

In seinem erläuternden Bericht halte der Bundesrat seinen Wunsch fest, im Rahmen des Möglichen unterschiedliche Aufgaben (Abgabenerhebung, Missbrauchskontrolle und Strafverfolgung im Fall eines Verstosses) an die Kantone oder an Dritte zu übertragen. Bei den Kantonen frage man sich, ob diese angehört worden seien, ob sie gegebenenfalls an einem solchen Vorgehen interessiert seien und ob sie die dazu nötigen administrativen und persönlichen Kapazitäten hätten, und welche die Kosten dafür wären (Übertragung von Steueraufwendungen vom Bund an die Kantone). Was die Drittparteien angehe, wurde keinerlei Information geliefert zum rechtlichen Rahmen, der die Tätigkeiten dieser möglichen externen Dienstleister regle. Die Betriebskosten und die durch diese Auslagerungsmassnahmen bedingten Auswirkungen müssten umfassender und detaillierter dargelegt werden. Es wird ausserdem befürchtet, dass gewisse Pflichten des Staates (beispielsweise Strafverfolgung der Verstösse oder die Kontrolle der Vignetten durch die Kantone) von Privaten übernommen werden könnten. Es sei unverständlich, dass der Bundesrat offenlasse, wer die Abgabe erhebe und wer Missbräuche kontrollieren und ahnden werde. Es sei verwunderlich, dass keinerlei Analyse zu möglichen Übertragungen unterschiedlicher Aufgaben an Dienstleister ausserhalb der Bundesverwaltung und deren Auswirkungen präsentiert worden seien (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS).

Die Delegation von einzelnen Aufgaben an Dritte wird abgelehnt (GR). Insbesondere die Durchführung der Kontrollen und die Strafverfolgung. Diese beiden Aufgaben seien hoheitlicher Natur und sollten durch den Staat und nicht durch Private ausgeübt werden sollen (TG).

Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Aus staatspolitischen Gründen und angesichts negativer Erfahrungen (Beispiel: Billag) wird eine Übertragung der Kompetenz zur Erhebung von Gebühren an Dritte abgelehnt. Unverantwortlich sei, dass die Totalrevision ermögliche, Unmengen gesammelter Daten zur Kontrolle und zur strafrechtlichen Ahndung an Dritte zu übergeben (Abgabe des Strafmonopols). Die Akzeptanz der Nationalstrassenabgabe würde in den Händen einer «Vignetten-Billag» (o.ä.) innert kurzer Zeit schwinden, ganz abgesehen von den Risiken der Datensicherheit (SVP, FMS).

Von anderen Gegnern der Vorlage wird gefordert, dass der Vollzug so weit wie möglich an Dritte ausgelagert werde, da die Umsetzung günstiger und fachkundiger wäre (FDP).

- **Modernisierung ohne Nutzen**

Die Totalrevision des NSAG widerspreche vor allem einer deutlichen Vereinfachung des Vertriebs und der Kontrolle gegenüber dem bestehenden System (FDP). Die heutige Erhebungsform habe sich eingespielt (SVP, FMS). Sie habe sich bewährt, sei einfach und allen vertraut (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, ESA, FER, VTSS). Sie funktioniere auch was die Kontrolle anbelange, problemlos (SGV). Der Nutzen eines Systemwechsels sei wirtschaftlich (frc) und für die Automobilistinnen und Automobilisten gering (FDP, SGV). Gemessen an den hohen Investitionskosten sei ein Systemwechsel fraglich (FER) und rechtfertige sich nicht (TCS, auto-schweiz, AGVS).

Dieses bewährte, kostengünstige und unkomplizierte System solle nun durch ein hochkomplexes und voraussichtlich teures Überwachungssystem ersetzt werden. Darin müssten Millionen von Autonummern hinterlegt und mit Tausenden von Kameras Abermillionen von Bildern geschossen, ausgewertet und aus Gründen des Datenschutzes gleich wieder vernichtet werden. Zusätzliche Stellen müssten geschaffen werden, um das Erfassungssystem rückwärtig zu pflegen und bei Bedarf korrigierend einzuwirken; gleichzeitig würden diejenigen Polizisten, die heute die Kontrolle der Vignetten auf ihren Streifenfahrten quasi nebenher vornehmen, kaum entlastet. «Don’t fix it if it’s not broken», man solle nichts reparieren, das nicht kaputt sei, gelte besonders bei dieser Vorlage: der Aufwand zur Einführung und Kontrolle der elektronischen Vignette übersteige den dadurch zu erzielenden Nutzen bei Weitem. Der vorgeschlagene Systemwechsel sei unnötig (VTSS).

Es handle sich um eine starre Systemumwandlung der Klebevignette zur E-Vignette (FDP). Einer der wichtigsten Vorteile der E-Vignette sei ihre Flexibilität hinsichtlich Tarifstruktur (TI, FDP) und zeitlicher Stückelung (SZ, TI, FDP). Diese Vorteile seien in der Vorlage explizit ausgeschlossen (TI, FDP). Die wichtigsten Gründe, welche für die E-Vignette sprechen würden, fielen somit dahin. Die Beibehaltung der heutigen Klebevignette sei daher zielführender (SZ).

Einer der grössten Nachteile der Klebevignette, nämlich die ausschliessliche Geltungsdauer von einem Jahr, solle auch bei einem neuen System beibehalten werden. Es sei ungerecht, dass Personen aus Randregionen, welche die Autobahn deutlich weniger benutzten als Personen in den grossen Agglomerationen, gleich viel bezahlen müssten (AI).

Die im Bericht beschriebenen Schwächen hinsichtlich Verlustrisiko und Rückschub seien übertrieben (ESA). Die Feststellung, dass der Vertrieb der Klebevignette nur über ein aufwändiges Verkaufsstellennetz möglich sei, treffe nicht zu (AI, ESA). Der Vertrieb erfolge problemlos und sei kostengünstig. Das Argument der Missbrauchsquote von 4% bis 5% vermöge nicht zu verfangen. Es werde bei jedem anderen System ebenfalls eine Missbrauchsquote geben, welche sich nur mit einem unverhältnismässigen Kontrollaufwand verhindern liesse (AI). Die Missbrauchsquote könne mit der noch nicht umgesetzten „Kontrolle durch Dritte“ weiter gesenkt werden (ESA).

Ebenfalls sollte geprüft werden, ob bei ausländischen Fahrzeugen eine höhere Nationalstrassenabgabe erhoben werden könnte. Gemäss dem Postulat 17.3363 sollte eine solche Abgabenerhöhung mit der Einführung eines Rückerstattungssystems (gemäss der Maut in Deutschland) kombiniert werden. Nur unter Einbezug solcher Tarifveränderungen würde ein effektiver Mehrwert generiert und ein Wechsel zur E-Vignette könne gerechtfertigt werden (FDP).

- **Hohe Kosten und hohes Risiko**

Der Erläuterungsbericht erlaube aufgrund der ungewissen Ausgangslage keine abschliessenden Aussagen zu den effektiven Kosten des neuen Systems. Die Berechnungen der verschiedenen Szenarien würden jedoch zeigen, dass unabhängig von der Ausgestaltung nicht wirklich von einer substanziellen Vergünstigung gegenüber dem aktuellen System ausgegangen werden könne. Im besten Fall würden höhere Nettoerträge gegenüber der heutigen Vignette von nicht ganz 10 Millionen Franken pro Jahr resultieren (FDP). Obwohl sich die Klebevignette bewährt habe, sollten nun hohe Investitionen getätigt werden, für ein System, das unter dem Strich keine Verbesserung bringe (FDP, IG Motorrad) bzw. schlechter als das heutige und mit vielen Risiken verbunden sei. (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, SVP, asa). In der vorgeschlagenen starren Umsetzung stehe der Mehraufwand gegenüber dem eher begrenzten Nutzen für die Konsumente in einem ungenügenden Verhältnis (FDP). Es müsse berücksichtigt werden, dass nicht alle Inländerinnen und Inländer eine Vignette brauchen. Sie dürfe also ohnehin nicht automatisch mit den Strassenverkehrssteuern in Rechnung gestellt werden, womit ein zusätzlicher Aufwand bei den Kantonen anfallen werde. Zwar rechne der Bundesrat mit einer Senkung der Betriebskosten im Umfang von rund 13 Millionen Franken jährlich. Andererseits gehe der Bericht des Bundesrates von 10 % nicht identifizierbarer Kontrollschilder aus. Angesichts der Millionen Fahrzeuge, die jährlich das Nationalstrassennetz frequentieren, ergebe dies eine nicht zu unterschätzende Menge, die mit einem hohen Personalaufwand nachkontrolliert werden müsse (SGV).

Auch fielen zusätzlich relativ hohe einmalige Investitionskosten an. Bei einem vollständigen Vollzug durch den Bund und die Kantone gehe der Bundesrat von einem personellen Mehraufwand von maximal 40 Stellen aus (FDP). Die Einführung der E-Vignette sei mit grossen Umsetzungsrisiken behaftet. Diese dürften bei praktisch gleich bleibenden Nettoeinnahmen nicht eingegangen werden (ESA).

Kritisiert wird, dass die Betriebskosten im Bericht ganz fehlen würden. Im Vergleich mit den in London und Stockholm eingesetzten Systemen wird befürchtet, dass sowohl die Investitions- wie die Betriebskosten massiv unterschätzt worden sind (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS, CP). Für das letztendlich gewählte System würden umfassendere und detailliertere Kostenschätzungen erwartet, insbesondere für die Installation und die Verwaltung des Systems (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS).

- **Auswirkungen auf die Kantone**

Bei einer allfälligen Einführung der E-Vignette wird Wert darauf gelegt, dass die Kantone für ihre Dienstleistungen korrekt entschädigt werden, wie dies heute mit dem Vertrieb der Klebevignetten der Fall sei (AG). Zudem scheine aus Gründen der Effizienz und der Einhaltung des Datenschutzes einzig die Variante „Vollzug und Inkasso Bund / Selbstregistrierung“ als gangbarer Weg. Eine Involvierung der Kantone in den Vollzug und das Inkasso der E-Vignette werde vollumfänglich abgelehnt (SZ).

Ein Wechsel auf eine E-Vignette würde bei den Kantonen und insbesondere in deren Informatiksystemen erhebliche Kosten auslösen, welche im erläuternden Bericht nicht kalkuliert oder erwähnt worden seien. Die angedachte Verrechnung der E-Vignette für Inländer, die zusammen mit der Rechnung der jährlichen Fahrzeugsteuern erfolgen soll, sei nicht fertig konzipiert aber in jedem Fall sehr kostenintensiv in der Umsetzung (Informatik und Personal für Kundendienst in den Strassenverkehrsämtern) (GR, asa). Allerdings könnte die Übergabe der Abgabeerhebung an die Kantone verbunden mit einer Delegationsmöglichkeit an die asa

eine Variante sein, welche im Detail zu prüfen wäre (asa). Zudem sei wichtig, dass die E-Vignette der gesamten Bevölkerung zugänglich sei, ohne dass jemand über eine E-Mail-Adresse oder EDV-Mittel verfügen können muss. Die Bezahlung der Abgabe zusammen mit der Motorfahrzeugsteuer sei daher zu bevorzugen (frc).

- **Ungenügender Datenschutz / Gefahr von Bewegungsprofilen**

Die Stärke der Klebevignette liege in ihrer Anonymität (AG, GR, OW, SZ, UR, SVP, FMS, asa, ESA) und sie sei beiläufig von blossem Auge durch einen Blick auf die Windschutzscheibe kontrollierbar AG, GR, OW, SZ, UR, SVP, FMS, ESA, VTSS).

Es müssten riesige Datenmengen über einen Grossteil der Bevölkerung und von Durchreisenden gesammelt werden, was mit einem gewissen Missbrauchspotenzial einhergehe (SGV). Dies gelte auch für Fahrzeuge, für welche zwar keine Abgabe erhoben werde, deren Erhebung aber für die Kontrolle der Abgabepflicht notwendig sei (AG). Dadurch würden die technischen Voraussetzungen für Bewegungsprofile geschaffen (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, SVP, FMS, asa, ESA, VTSS, TCS, auto-schweiz, AGVS, HS). Die Anforderungen an den Datenschutz würden mit der gewählten Technologie zusammenhängen (CP, TCS, auto-schweiz, AGVS, HS). Je nachdem, welches elektronische System verwendet werde, würden sich ganz unterschiedliche Herausforderungen stellen.

Ausserdem gelte es zu beachten, dass erhöhte Anforderungen an den Datenschutz unweigerlich zu einer Erhöhung der Betriebskosten führen würden (TCS, auto-schweiz, AGVS, HS).

Dies gelte umso mehr, da die erhobenen Daten auch Dritten zugänglich gemacht werden sollen (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, CP). Das sei entschieden abzulehnen (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa). Vergleiche man die heutigen und künftigen Kompetenzen des Eidgenössischen Datenschutzbeauftragen – falls das neue Datenschutzgesetz angenommen werde – könne er keine Überprüfungen mehr machen, ob ein Unternehmen, welches mit dem Inkasso oder der Kontrolle beauftragt worden sei, die Daten nicht kommerziell oder persönlich nutze (frc). «*Vu les pouvoirs actuels et à venir du Préposé – si la nouvelle LPD est acceptée –, celui-ci ne pourrait pas faire des « audits » pour vérifier qu'une entreprise à laquelle on aurait délégué le mandat d'organe de perception ou de surveillance n'utilise pas les données récoltées à des fins commerciales ou personnelles.*»

Eine solch grenzenlose Überwachung biete trotz aller Sicherheitsvorkehrungen ein gewisses Missbrauchspotenzial (VTSS). Eine mögliche Veröffentlichung dieser Daten, sei es durch systematisches Fehlverhalten oder Datendiebstahl, würde eine massive Verletzung der Privatsphäre darstellen. Dieses Risiko werde bei der Bewertung der E-Vignette zu wenig beachtet (ESA). Das vorgeschlagene Kontrollsystem komme einem weiteren Ausbau des Überwachungsstaates gleich und der «gläserne Autofahrer» würde ein Stück weit zur Realität (VTSS).

Weil dem Bund durch das Kontrollsystem der E-Vignette der Gesamtverkehr auf Autobahnen und durch die SBB derjenige auf der Schiene bekannt sei, könnten aufgrund der Bewegungsmuster umfassende Persönlichkeitsprofile erstellt werden. Die Vorlage müsse daher äusserst starke und verlässliche Datenschutzbestimmungen enthalten (DSB-TG).

Zudem lasse sie eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Frage der Datenweitergabe an die Strafverfolgungsbehörden vermissen (AG, SVP, FMS). Dies erstaune, nachdem die brisante Frage der Weitergabe von Mautdaten in Deutschland zu einer breiten politischen Diskussion geführt habe (AG). Aufgrund der sehr kontroversen politischen Diskussion betreffend der Erhebung von Bewegungsdaten der Verkehrsteilnehmenden schienen die Bestimmungen zu wenig deutlich und es solle mehr Rücksicht auf die laufende Revision des Datenschutzgesetzes genommen werden (FDP).

Stichprobenkontrollen seien Ausdruck des Vertrauensverhältnisses zwischen Staat und Bürger: Es sei eine tief verwurzelte schweizerische Eigenart, dass der Staat seinen Bürgern bei der Einhaltung der geltenden Gesetze Vertrauen entgegenbringe. Es gebe keinen Grund, dieses Vertrauensverhältnis ausgerechnet bei der Erhebung der Nationalstrassenabgabe in ein grundsätzliches Misstrauensverhältnis umzukehren, indem ein lückenloses Kontrollsystem eingeführt werde. Die Autofahrer würden damit implizit unter Generalverdacht gestellt (VTSS).

- **Ungleichbehandlung in- und ausländischer Fahrzeughalter**

Faktisch würden Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter aus dem Ausland bei Missachtung der Vignettenpflicht nicht mit einziehbaren Bussen rechnen müssen, während Halterinnen und Halter, die in der Schweiz wohnen, die volle Härte der Sanktionen treffen werde. Diese Schlechterbehandlung der schweizerischen Halterinnen und Halter gebe es bei der Klebevignette nicht. Dies könne nicht hingenommen werden (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa).

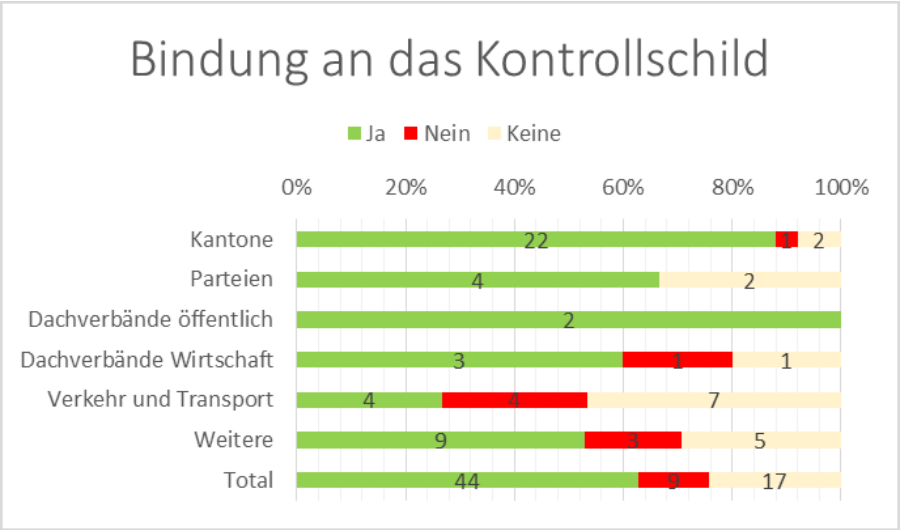
- **Vorstufe Mobilitiy-/RoadPricing**

Durch die ergebnisoffene Ausgestaltung der Vorlage besteht die Befürchtung, dass das Mobility Pricing eingeführt werde (CP). Die vorgeschlagene Umsetzung stelle einen entscheidenden Schritt zur technischen Einführung des Road- oder Mobility Pricing (AG, OW, SZ, TI, UR, SVP, FMS, ESA SGV, IG Motorad, VTSS, frc) oder anderen Lenkungsmassnahmen wie Umweltzonen dar (SGV, VTSS). Die E-Vignetten-Bewegungsprofile würden sich perfekt für die Realisierung von Road Pricing eignen, obwohl dieses bis heute keine politische Mehrheit gefunden habe (AG, OW, SZ, TI, UR). Die Einführung eines Moibility Pricing zur Beeinflussung der Mobilität werde weiterhin bekämpft (CP).

Der Wechsel zu einer E-Vignette beeinflusse die Finanzierung des NAF in keiner Weise (CP) bzw. falls der NAF die durch ihn zu tragenden Kosten nicht decken könnte, würde die Frage des Vignettenpreises trotz Volksabstimmung wieder im Raum stehen. Es stelle sich sowieso die Frage, ob die Vignette nicht verschwinden werde, falls ein Mobility Pricing eingeführt würde. Die Vorlage sei daher mit den Überlegungen zum Mobility Pricing zu ergänzen (FER).

3.3.2 Frage 1.2 Bindung an das Kontrollschild

«Ist es aus Ihrer Sicht technologisch sinnvoll, dass auf eine Erkennung des Fahrzeugkontrollschildes abgestellt wird?»



Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Meinung, dass es sinnvoll ist, auf eine Erkennung des Fahrzeugkontrollschildes abzustellen (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE OW SG, SH, SO SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SVP, SAB, Städteverband, Travail.Suisse, SGB, economiesuisse, SCCV, motosuisse, ATE, SVV, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, Verkehrspolizei Luzern, SVSP, GastroSuisse, IG Detailhandel, ACVS, STV). Eine kleine Minderheit spricht sich dagegen aus (AI, SGV, ESA, VTSS, FMS, IG Motorrad, Swisscofel, privatim, SVLT).

Die **Befürworter** der Lösung weisen darauf hin, dass sich diese Methode in anderen Ländern bereits bewährt habe (SPS, STV, IG Detailhandel), die Technologie seit vielen Jahren verwendet werde, angemessen sei (TI) und eine gängige Methode zur Gebührenerhebung darstelle (ATE). Das Kontrollschild sei das logische Identifikationsmerkmal (BDP) und aus steuerpolitischer Sicht sei es angemessen, wenn die Abgabe mit der eigentlichen Strassenzulassung und nicht mit dem Fahrzeug verknüpft werde (economiesuisse). Die Anbindung an das Kontrollschild wird begrüsst, solange keine einfachere und günstigere Technologie zur Verfügung stehe (GLP). Sie sei im Vollzug einfacher (AG, GR, OW, SZ, TG, UR, VD, VS ZG, ZH) und hätte bei Wechselschildern (BS, SH, ZG, SPS, ACVS, FER), bei Windschutzscheibenersatz (ZG, FER) und Fahrzeugwechsel klare Vorteile (GE, SH, SPS, FER). Über das Kontrollschild würden sämtliche mit dem Kontrollschild verbundenen Aspekte wie der häufigen Verlust, der Diebstahl sowie die Kontrollschildübertragung bei Abtretung oder Todesfall (GE) berücksichtigt. Es würden weniger Kontrollschilder den Halter wechseln als dies bei Fahrzeugen der Fall ist (AG, OW, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, SVP).

Die CVP unterstreicht, dass das elektronische Erfassungssystem der Strassenabgaben der Schweiz mit bestehenden und entstehenden Systemen möglichst vieler europäischer Staaten kompatibel sein soll. Die Schweiz solle keinen technologischen Alleingang machen, der es ausländischen Touristen erschwere in die Schweiz zu kommen und für Schweizer Touristen in Europa unnötige Bürokratie bedeute. Eine Erfassung über das Kontrollschild habe sicher verschiedene Vorteile, so würden die Problematiken mit den Wechselschildern gelöst und insbesondere ausländische Fahrzeughalter nicht benachteiligt. Eine Erfassung über einen Chip oder GPS habe jedoch den Vorteil, dass bei einem Kantonswechsel eines Fahrzeughalters, keine zweite Registrierung und damit keine zweite Bezahlung einer Vignette erforderlich wäre.

Da die Vignette nicht mehr von Auge kontrollierbar sei, sei die Erkennung über das Kontrollschild sinnvoll (GastroSuisse) und könne schnell umgesetzt werden (IG Detailhandel). Die Neuregelung sei eine willkommene Vereinfachung für die Fahrzeughalterinnen und -halter (Städteverband). Sie dürfe kurz und mittelfristig wohl die sinnvollste Lösung sein, welche auch von der Bevölkerung akzeptiert würde. Zudem dürfe davon ausgegangen werden, dass - auch wenn erhebliche Investitionen notwendig seien - eine sichere und benutzerfreundliche Abgabeerhebung umgesetzt werden könne. In der Annahme, dass das Kontrollschild auch im internationalen Verkehr massgebliches Fahrzeugidentifikationsmerkmal sei, spreche nichts gegen eine Verwendung des Kontrollschildes zur Erkennung der Einhaltung der Abgabepflicht (BE, ACVS). Die Entrichtung der Abgabe für inländische Fahrzeuge zusammen mit der Motorfahrzeugsteuer bedeute eine Vereinfachung (SPS).

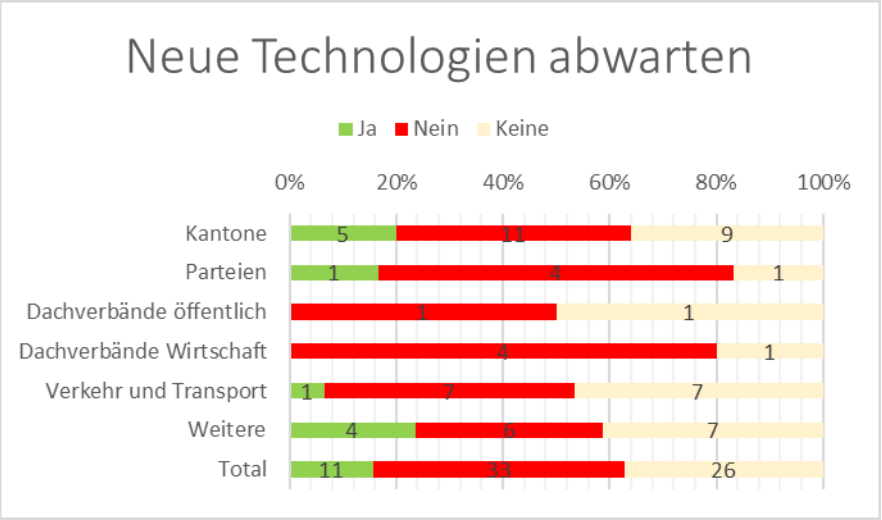
Einzelne Befürworter der Anbindung an das Kontrollschild weisen darauf hin, dass mittels Kontrollschilderkennung auch die für die Verkehrsplanung wichtigen (anonymisierten) Daten betreffend Ziel-/Quellverkehr, Durchgangsverkehr und Kategorien der jeweiligen Fahrzeuge gewonnen werden könnten (SG). Dass in Zukunft auch ein System vorstellbar sei, das je nach Entwicklung, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen nutzt (Travail.Suisse) oder dass in Zukunft damit auch eine differenzierte Tarifstruktur anstelle einer Pauschalabgabe möglich würde (SPS). Klärungsbedarf bestehe für Tages- und Händlerkontrollschilder, die Übertragung, den Diebstahl oder den Verlust von Kontrollschildern (UR). Ebenso wird darauf aufmerksam gemacht, dass verschiedene, auch komplexere Detailprobleme bei der Erarbeitung der Verordnungsregelungen und der technischen Umsetzung zu klären seien. So wäre bei

der Erhebung im Inland festzulegen, wie mit dem Kontrollschilderwechsels bei gleichbleibendem Fahrzeug umzugehen wäre. Mittels Schnittstelle zu den Zulassungssystemen (IVZ) müsse wohl die Registrierungsdatenbank in diesem Falle aktualisiert werden. Auch die Handhabung besonderer Kontrollschilderarten (Wechselschilder, Export, Zoll usw.) und der Ausnahmetatbestände (z.B. Belegung privater Fahrzeuge durch Militär) dürften noch einige Herausforderungen darstellen (BE). Zudem wird in der Botschaft eine Klärung gewünscht, ob die Videoerkennung bei den verschiedenen ausländischen Fahrzeuge einen Mehraufwand nach sich ziehen würde (BDP) und klar festgelegt werde, ob die Erhebung auf dem Kontrollschild oder dem Fahrzeug basieren soll (GE).

Die **Gegner** einer Anbindung ans Kontrollschild (AI, SGV, ESA, VTSS, FMS, IG Motorrad, Swisscofel, privatim, SVLT) bemängeln, dass die Erkennung der Kontrollschilder nicht immer gewährleistet sei (Swisscofel), ein solches System grosse Investitionen mit sich bringen würde und bei Einführung technologisch bereits veraltet wäre (AI). Aus datenschutzrechtlicher Sicht sei die Erkennung des Kontrollschilds mittels Videoaufnahmen verbunden mit einem Abgleich sämtlicher Fahrzeughalterinnen und -halter abgabepflichtiger Fahrzeuge kritisch zu hinterfragen. Zumindest müsse mittels Technikgestaltung zwingend sichergestellt sein, dass die erhobenen Videoaufnahmen ausschliesslich zur Ahndung allfälliger Übertretungen verwendet werden könnten und die Erstellung von Bewegungsprofilen sowie die Verwendung zu Fahndungs- oder anderen Zwecken bereits technisch ausgeschlossen seien (privatim). Mit einem solchen System würden alle Benutzerinnen und Benutzer der Nationalstrassen erfasst und kontrolliert. Das sei ein weiterer Schritt in Richtung Überwachungsstaat. (SGV). Zudem wird auf die Entwicklung und die Möglichkeiten des «Internet of Things» hingewiesen, welches auch in den Fahrzeugen Einzug halten werde. Damit werde es möglich sein, jedes Fahrzeug auf der Strasse eindeutig und ohne grossen technologischen Aufwand zu identifizieren. Die aufwändige, teure und ungenaue Fahrzeugerkennung via Kontrollschild wäre obsolet (ESA).

3.3.3 Frage 1.3 Neue Technologien abwarten

«Sollte man zuwarten, bis andere Technologien zur Verfügung stehen? Wenn "Ja", welche technologischen Entwicklungen sehen sie?



Auf neue Technologien und damit auf ein Zuwarten setzt eine Minderheit (AG, AI, GR, UR, ZG, SVP, ESA, FER, Swisscofel, privatim, ACVS).

Knapp die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Ansicht, dass nicht neue Technologien abzuwarten sind und die Erhebung der E-Vignette somit auf der Basis des Kontrollschildes erfolgen solle (BE, BL, BS, GE, JU, SG, SH, SO, TG, VD, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, Städteverband, Travail.Suisse, SGB, SGV, economiesuisse, SCCV, VTSS, FMS, motosuisse, ATE, IG Motorrad, SVV, Police Lausanne, Stadt Freiburg, Verkehrspolizei Luzern, SVSP, IG Detailhandel, SVLT).

Die **Befürworter** begründen dies in erster Linie ebenfalls mit der ungewissen künftigen technologischen Entwicklung (ACVS) oder den zunehmend integrierten Fahrassistenten und der Kommunikation zwischen den Fahrzeugen, welche sog. Platooning und damit eine effizientere Strassennutzung ermögliche. Durch die Nutzung dieser Technologien würden die Investitionskosten für die E-Vignette wegfallen, die Betriebskosten minimiert und weitgehend durch die Nutzer getragen. Es stelle sich zudem die Frage, wie eine Nationalstrassenabgabe zur rechtfertigen sei, wenn die in Platoons zusammengeschlossenen Fahrzeuge eher den Charakter eines öffentlichen Pendelverkehrs hätten (FER). Ebenso wird auf die Entwicklung und die Möglichkeiten des «Internet of Things» hingewiesen, welches in den Fahrzeugen Einzug halten werde. Damit werde es möglich sein, jedes Fahrzeug auf der Strasse eindeutig und ohne grossen technologischen Aufwand zu identifizieren. Dadurch würde die aufwändige, teure und ungenaue Fahrzeugerkennung via Kontrollschild obsolet (ESA). Wichtig sei, dass die künftigen Verfahren im Vollzug und in der Kontrolle keinen unnötigen oder unverhältnismässigen Aufwand verursachen werden. Auch seien die Investitionskosten sorgfältig abzuwägen (ACVS).

Andere sind der Meinung, dass es in Europa genügend Beispiele für solche Technologien finden (AI) oder, dass sich in Europa bislang noch kein System flächendeckend durchgesetzt habe (UR). Es soll daher der Standard der EU abgewartet werden (Swisscofel) oder zugewartet werden bis eine Technologie zur Verfügung stehe, die eine Kompatibilität mit weiteren Systemen gewährleiste (UR).

Unabhängig davon würden sich Fragen zum Datenschutz ergeben, da jeder überwachbar sei (FER). Daher sei ein System zu bevorzugen, das keine Bewegungsprofile zulasse (ZG, privatim).

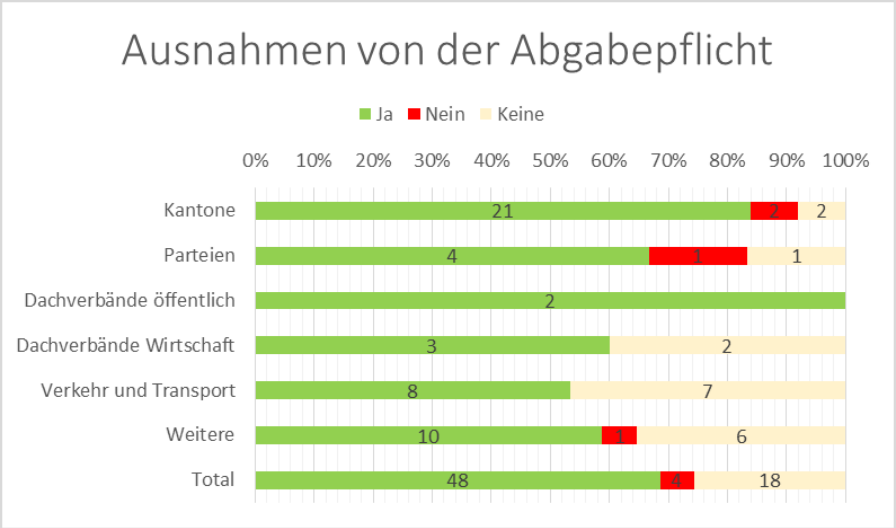
Im Übrigen sei zu beachten, dass der Datentransfer von den kantonalen Zulassungsstellen zur Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) ausschliesslich über das MOFIS (Motorfahrzeuginformationssystem der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle [EFKO]) beziehungsweise das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) des Bundesamts für Strassen laufen müsse. Ein direkter Datentransfer zwischen den kantonalen Behörden und der EZV könne schon aus Kostengründen nicht verantwortet werden (AG). Eine Umstellung von Klebevignetten auf die elektronische Erhebung sei also frühestens dann möglich, wenn der Bund die notwendigen Technologien für den Datentransfer erstellt habe (AG, GR).

Die **Gegne**r weisen darauf hin, dass sich das seit 1985 funktionierende System auch heute noch bewähre (SGV) bzw. dass die zur Umsetzung notwendige und bewährte Technologie vorhanden sei (IG Detailhandel, BDP). Diese könne dauerhaft angewendet werden (BDP) bzw. sei mittelfristig ausreichend – wenn auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis suboptimal sei und mit einem relativ hohen Investitionsbetrag ein vergleichsweise geringer Ertrag erzielt werde (economiesuisse). In Zukunft könne man sich zwar ein System vorstellen, das je nach Entwicklung, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen nutzt (Travail.Suisse), was schon heute Tatsache sei und mit dem autonomen Fahrzeug zunehmen werde (ATE). Die technologische Entwicklung schreite rasch voran (BE, ATE) und sei nicht absehbar (SO, SPS). Deshalb sei es sinnvoll, eine technologieneutrale Formulierung zu wählen (BE, SO, SPS). Die konkrete Ausgestaltung durch den Bundesrat im Zeitpunkt der Umsetzung sei sicherlich

sinnvoll (BE). Der zur Diskussion stehende Vorschlag sei offen genug formuliert, um auf allfällige Entwicklungen reagieren zu können (SO, SPS, ATE, STV), ohne dass jedes Mal eine Gesetzesrevision vorgenommen werden müsse (SPS, STV). Ein Zuwarten sei nicht zielführend (SO, SPS) und ebenso wenig nötig, unter der Voraussetzung, dass die gewählte Lösung entwicklungsfähig sei und die aktuellen virtuellen Mittel nutze (GE). Ein Zuwarten würde das Projekt verzögern (BDP, SPS). Aufgrund der grosszügigen Delegation an den Bundesrat würde genügend Spielraum bestehen, die neusten technologischen Entwicklungen zu berücksichtigen (SGB).

3.3.4 Frage 2 Ausnahme von der Abgabepflicht

«Sind Sie mit den Ausnahmen von der Abgabepflicht einverstanden?»



Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit den Ausnahmeregelungen vollumfänglich oder zumindest teilweise einverstanden (AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SVP, SAB, Städteverband, Travail.Suisse, SGV, economiesuisse, SCCV, ESA, VTSS, FMS, motosuisse, ATE, IG Motorrad, SVV, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, Swisscofel, SVSP, Gastro-Suisse, IG Detailhandel, ACVS, STV, SVLT).

Von den vier, die Ausnahmeregelungen ablehnenden Vernehmlassungsteilnehmenden (AG, SZ, Verkehrspolizei Luzern, SPS), stellt sich nur der Kanton Schwyz gegen die Ausnahmen. Er findet sie ungerecht. Sie würden zahlreiche Vollzugs- und Abgrenzungsprobleme schaffen. Die anderen drei Gegner der Ausnahmenregelungen haben wie Teile der Befürworter lediglich zu einzelnen Ausnahmen Bemerkungen.

Es sei zu präzisieren, dass die vorgesehenen Ausnahmen unabhängig der Erhebungsart (über das Kontrollschild bzw. das Fahrzeug) gelten würden (GE).

Die vorgesehene Ausnahme für Anhänger und Seitenwagen an Motorrädern wird ausdrücklich unterstützt (motosuisse).

Nebst den im E-NSAG bereits vorgeschlagenen Nationalstrassenunterhaltsfahrzeugen werden Ausnahmen gefordert für alle Strassenunterhaltsfahrzeuge (NE; Polizei Stadt Lausanne), des Weiteren für Fahrzeuge im Hilfseinsatz bei Katastrophen, Bränden, Unfällen, auf Fahrten bei amtlichen Fahrzeug- und Führerprüfungen sowie für starre Anhänger mit Kontrollschild (AG). Demgegenüber solle die Befreiung von der Abgabepflicht für Fahrzeuge mit Militärkontrollschildern sowie für gemietete und requirierte Fahrzeuge mit dem M+ Aufkleber

aufgehoben werden. Auch das Militär / VBS müsse seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten (SPS). Leichte Anpassungen der Ausnahmen seien zudem nötig, falls die Kontrollschilder als Grundlage für die Registrierung dienen würden (STV).

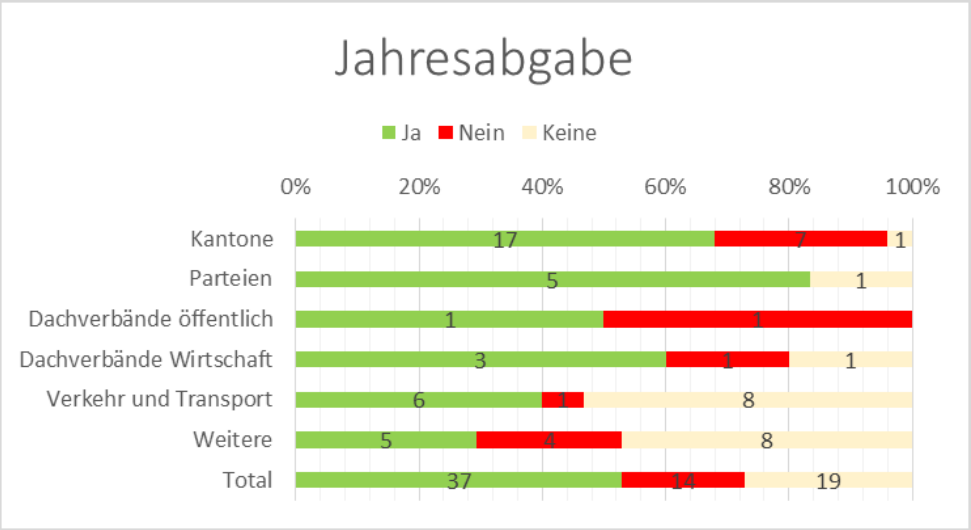
Die Ausnahmen dürften nicht dazu führen, dass die Abgabe für andere Verkehrsteilnehmer steige (GastroSuisse). Eine verursachergerechte Gebührenerhebung werde ausdrücklich unterstützt. Die genannten Ausnahmen seien in dieser Hinsicht sinnvoll und zielführend (IG Detailhandel). Sie würden kaum von den heutigen Regelungen abweichen. Die Zustimmung erfolge unter dem Vorbehalt, dass damit keine Vollzugs- und Abgrenzungsprobleme generiert würden (SO).

Die Ausnahmen müssten auf einfache und sichere Weise, ohne manuelle Eingriffe vom System bei der Kontrolle erkannt werden können. Der Katalog sei entsprechend auszugestalten. Die entsprechenden Informationen und systemtechnischen Plausibilisierungen seien durch die eidgenössischen Zulassungssysteme (IVZ, militärische Belegung usw.) sicherzustellen (BE). Sachgerechte Ausnahmen könnten durchaus Sinn machen und seien somit grundsätzlich zu befürworten und vertieft zu prüfen. Wichtig sei, dass die Befreiung von der Abgabepflicht zu keinem Mehraufwand in der Kontrolle führe, sofern diese Aufgabe bei den Polizeikorps verbleibe (ACVS). Die Ausnahmen gingen sehr weit und seien schwer kontrollierbar (Verkehrspolizei Luzern).

Falls die Abgabeerhebung über das Kontrollschild erfolge, falle die Abgabebefreiung von Händlerschildern dahin (NE) bzw. sei bei den nur an Werktagen befreiten Händlerschildern Vorsicht geboten; die Kontrolle erscheine schwierig (VD).

3.3.5 Frage 3.1 Jahresabgabe

«Sind Sie einverstanden, dass nur eine Abgabeperiode (1 Jahr) und keine Kurzzeitabgabe vorgesehen ist?»



Etwas mehr als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist damit einverstanden, dass nur eine Abgabeperiode (1 Jahr) und keine Kurzzeitvignette vorgesehen sind (AG, AR, BL, GE, GL, GR, NE, OW, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SVP, SAB, SGB, SGV, economiesuisse, hotelleriesuisse, SCCV, ESA, VTSS, motosuisse, ATE, IG Motorrad, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, SVSP).

Nicht damit einverstanden sind BE, BS, FR, JU, Städteverband, Travail.Suisse, FMS, Swisscofel, GastroSuisse, STV und der SVLT.

Die **Befürworter** argumentieren, dass bei einer Jahresabgabe von 40 Franken eine Kurzzeitabgabe keinen Sinn mache (GL, SG, CVP, SAB, FER). Im Vergleich zu den Tarifen, die auf Autobahnen im benachbarten Ausland verlangt werden, seien die 40 Franken relativ bescheiden (SAB). Es sei richtig, dass ausländische Nutzer die volle Abgabe zahlen müssten, da diese tiefer als vergleichbare Abgaben im Ausland seien und im Gegensatz zu inländischen Fahrzeughaltern sie die Nationalstrasse nicht mitfinanziert hätten (motosuisse). Es garantiere die Gleichbehandlung, wenn alle die gleiche Abgabe bezahlen würden (ATE). Bei Kurzeitabgaben wären die Beträge so klein, dass deren Verhältnis zu den Inkassokosten nicht stimmen würde (BDP). Sie würden zu Mindereinnahme führen, was nicht gewünscht werde (VD) bzw. die Jahresabgabe müsse deshalb entsprechend erhöht werden. Der Konsens dazu würde indes fehlen (SO, TI, UR) oder es sei nicht opportun und solle zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden (SPS). Aus Gründen der Convenience sowie aus verkehrspolitischer Sicht seien Kurzzeitabgaben durchaus sinnvoll. Da die Abgabeperiode jedoch in direktem Zusammenhang mit der Abgabehöhe stehe (finanzpolitische Ziele der Abgabe könnten nur mit gleichbleibenden Einnahmen erreicht werden), sei eine zeitliche Stückelung im vorliegenden Kontext nicht sinnvoll (economiesuisse). Es erscheine zurzeit nicht opportun, an der Bemessung der Abgabe Änderungen vorzunehmen. Diese Aspekte seien im Zusammenhang mit der Gesamtfinanzierung der Nationalstrassen zu diskutieren (GR). Hauptnutzniesser einer Kurzzeitabgabe seien ausländische Fahrzeughalterinnen und -halter. Eine reduzierte Abgabe könne in diesen Fällen zu einem Mehrverkehr auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz führen, was abzulehnen sei. Die Vorlage werde für verschiedene Gruppen von „Wenignutzern“ auch ohne die Einführung von Kurzzeitabgaben Erleichterungen bringen, so namentlich für die Halterinnen und Halter mit Wechselschildern (GLP). Der Vollzug einer Jahresabgabe sei einfacher, wenn er an die Kantone delegiert werde. Unterschiedliche Abgabeperioden würden das Ganze verkomplizieren. Umso mehr, da der Fakturierungszeitpunkt der kantonalen Motorfahrzeugsteuern unterschiedlich sei und mit derjenigen der Nationalstrassenabgabe nicht einhergehe (VD). Hotelleriesuisse und der Kanton Neuenburg befürworten den flexiblen Beginn der Gültigkeitsdauer der Jahresabgabe.

Die **Gegner** der Jahresabgabe verlangen insbesondere die Einführung einer Kurzzeitvignette oder anderer Abgabeperioden (FR). Aus der Sicht der Randregionen und des Tourismus sei das Fehlen einer Kurzzeitabgabe einer der grössten Nachteile der Klebevignette und dürfe keinesfalls beibehalten werden (AI). Über die geplante Registrierung sei es technisch ein Leichtes, eine Kurzzeitabgabe zu implementieren. Auch sollten Touristen nicht unverhältnismässig belastet werden. Viele würden sich nur kurz in der Schweiz aufhalten. Den Jahresbeitrag zu erheben, sei unverhältnismässig (STV, GastroSuisse).

Eine Kurzeitabgabe müsse eingeführt werden, wenn die Abgabe erhöht werde (JU, TG). Sie solle beispielsweise für zehn Tage und monatsweise (SZ) oder als Touristenvignette zum halben Preis für zwei Monate gültig sein (Swisscofel). Die Einführung solle geprüft werden z.B. für Oldtimer-Fahrzeuge und Motorräder (FMS).

Das Fehlen einer Kurzzeitabgabe würde insbesondere im Grenzraum zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz führen. Kurzzeitabgaben könnten diesem Effekt entgegenwirken und damit letztlich sogar zu Mehreinnahmen führen, falls Personen, die heute auf den Erwerb einer Vignette verzichten, neu eine Kurzzeitvignette kaufen würden. Der finanziell begründete Verzicht auf die Einführung von Kurzzeitabgaben sei deshalb nicht nachvollziehbar (BS, Städteverband).

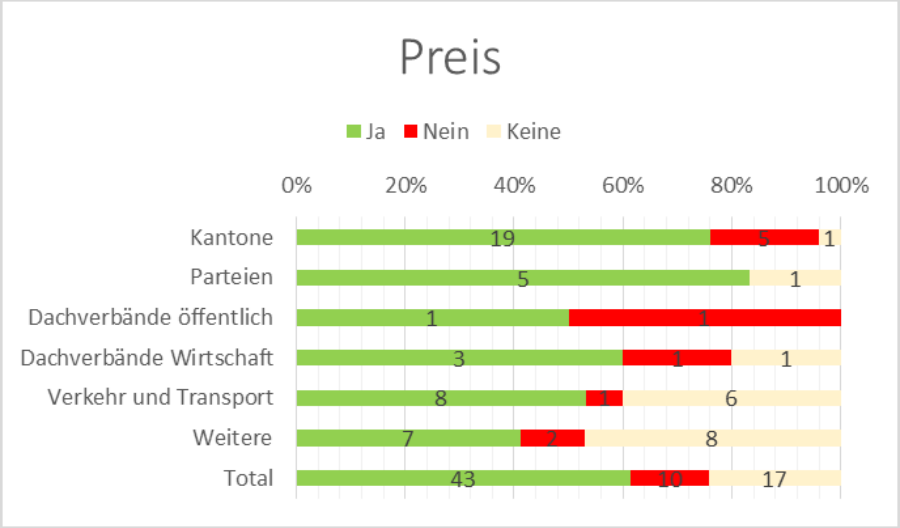
Mit dem neuen System sei zudem eine Flexibilisierung der Abgabeperiode möglich. Die Jahresvignette sei daher nicht mehr an das Kalenderjahr zu binden. Dies komme Touristen entgegen, wenn sie beispielsweise über Weihnachten und im Februar in der Schweiz Ferien machen wollen. Sie müssten nur noch eine anstatt zwei Vignetten erwerben. Zusammen mit

der Einführung einer Kurzzeitabgabe würden die Kosten für Ferien in der Schweiz reduziert und somit die Touristen finanziell entlasten. Dies stärke den Schweizer-Tourismus beim harten Konkurrenzkampf mit den umliegenden Ländern. Zudem würde eine Kurzzeitabgabe mehr Touristen anziehen, wodurch schlussendlich auch mehr E-Vignetten verkauft werden können (GastroSuisse).

Bei einem Realisierungshorizont 2023 und später werde es als sinnvoll erachtet, wenn die Frage einer leichten Erhöhung der Jahresabgabe und die Nutzung der neuen Möglichkeiten für Kurzzeitabgaben vorgängig noch einmal auf parlamentarischer Ebene diskutiert würden. Vor allem durch die Erhebung von Kurzzeitabgaben liesse sich die Akzeptanz bei Verkehrsteilnehmenden aus dem Ausland verbessern. Dies sei sicherlich auch im Interesse des Tourismus. Es handle sich dabei um einen der wesentlichen Vorteile, der sich mit der neuen technischen Lösung realisieren lasse. Durch die vorgesehene Formulierung würde dessen Umsetzung wohl praktisch langfristig ausgeschlossen (BE, ACVS).

3.3.6 Frage 3.2 Preis

«Sind Sie damit einverstanden, dass die Jahresabgabe 40 Franken betragen soll?»



Mehr als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist damit einverstanden, dass die Abgabe unverändert bei 40 Franken bleiben soll (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SVP, SAB, SGB, SGV, economiesuisse, SCCV, ESA, VTSS, ACS, FMS, motosuisse, ATE, IG Motorrad, Police Lausanne, FER, Swisscofel, SVSP, GastroSuisse, STV, SVLT).

Nicht einverstanden sind BS, OW, SZ, TG, ZG, Stadt Freiburg, Travail.Suisse, Städteverband, IG Detailhandel, Freunde Natioinalstrassen.

Obwohl die Abgabe im Vergleich mit dem Ausland niedrig sei (SPS) und es in einigen Jahren möglich sein müsse, eine Erhöhung mit zeitlichen Variationen einzuführen (SGB) bzw. eine Erhöhung auf 100 Franken gerechtfertigt wäre (UR), heben die **Befürworter** hervor, dass das Schweizer Stimmvolk 2013 die Erhöhung des Vignettenpreises deutlich abgelehnt hat (GR, SO, TI, UR, CVP, SPS, SVP, SAB, SGB, SGV, economiesuiesse, ESA, motosuisse, FER,) bzw. dass der Bundesrat keinen erhöhten Finanzierungsbedarf geltend macht (GLP) und sich nach der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds keine Notwendigkeit mehr ergebe, den Vignettenpreis zu erhöhen (SGV, economiesuisse).

Der Betrag solle unverändert beibehalten werden, wenn keine Kurzzeitabgabe eingeführt werde (BE). Werde eine Erhöhung der Abgabe unter Berücksichtigung von Kurzzeitabgaben auch längerfristig nicht als realistisch betrachtet, stelle sich die Frage, weshalb Abgabeperiode und Abgabebetrag alle 5 Jahre einer Berichterstattung unterzogen werden sollen (BE). Auf der anderen Seite wird diese Vorgabe begrüsst. Dadurch liessen sich in regelmässig wiederkehrenden Abständen eine Neubeurteilung und allfällige Anpassungen vornehmen (SPS). Komme eine Kurzzeitabgabe und die Flexibilisierung der Abgabeperiode in Frage, dürfe die Jahresabgabe nicht erhöht werden. Den Einnahmeeinbussen müsse mit anderweitigen Kosteneinsparungen entgegengewirkt werden. Die Umstellung auf die E-Vignette reduziere einige Aufwände. Beispielsweise falle das aufwendige Vertriebssystem weg. Aus diesem Grund könne der gesamte Prozess effizienter gestaltet werden, womit auch Kosten eingespart werden könnten (GastroSuisse).

Die Systemänderung dürfe nicht dazu missbraucht werden, die Jahresabgabe zu erhöhen. Diese Vorlage solle nur die Technologieänderung enthalten (BDP). Andererseits könne bei zeitlicher Stückelung der Vignette oder Reduktionen für Motorräder und Anhänger der Jahresbeitrag falls nötig massvoll erhöht werden, um Einnahmeeinbussen entgegenzuwirken (STV).

Gefordert wird mehr Kostenwahrheit bei allen Verkehrsträgern, eine intelligentere Raumplanung und eine besseren Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen (GLP) sowie dass trotz der ablehnenden Haltung des Bundesrates, Lieferwagen zum Ausgleich der Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie der Schwerverkehrsabgabe eine erhöhte Nationalstrassenabgabe entrichten sollten (SPS). Des Weiteren solle die Abgabe für Motorräder und Anhänger die Hälfte betragen (FMS) und die Abgabehöhe solle auf Gesetzesebene festgeschrieben bleiben, damit sie weiterhin der parlamentarischen Kontrolle unterliege (economiesuisse).

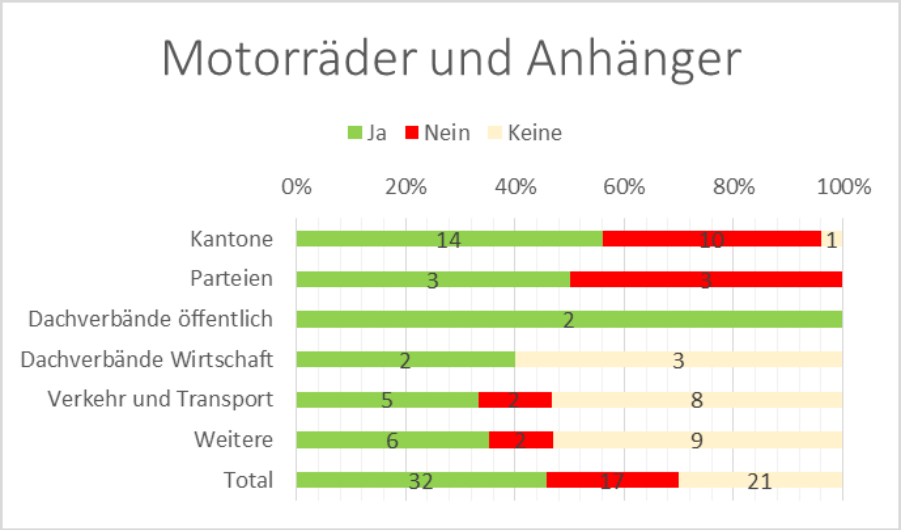
Eine **Minderheit** ist mit dem unveränderten Preis nicht einverstanden (BS, OW, SZ, TG, ZG, Städteverband, Travail.Suisse, IG Detailhandel, Stadt Freiburg, freunde Nationalstrasse). Der Preis der Vignette solle massvoll (SZ, ZG) erhöht werden (OW, TG). Durch den günstigen Preis ergebe sich keine Steuerungsmöglichkeit (BS). Er verhindere Eingriffe mit Lenkungswirkung. Damit beraube er die E-Vignette einer ihrer Stärken. Aus städtischer Sicht sei eine Diversifizierung der Angebote und Spielraum für eine differenzierte Preisgestaltung wünschenswert (Schweiz. Städteverband). Aus der Abstimmung von 2013 dürfe nicht geschlossen werden, dass das Stimmvolk jegliche Erhöhung ablehne (Travail.Suisse). Eine Preiserhöhung sei aufgrund der Teuerung, der Ausweitung des Nationalstrassennetzes und der entsprechend höheren Instandhaltungskosten (IG Detailhandel) bzw. der externen Kosten (Travail.Suisse) angebracht. Zudem sei sie letztlich unumgänglich zur Finanzierung des NAF-Fonds. Ausserdem könnten auf diese Weise differenzierte und verursachergerechte Abgaben erhoben werden (IG Detailhandel). Möglich sei eine Erhöhung auf 60 Franken, was ebenfalls zu Handlungsspielraum hinsichtlich einer Kurzzeitabgabe führe (Travail.Suisse).

Die Freunde der Nationalstrasse fordern eine Reduktion der Jahresabgabe auf 10 Franken. So seien seit Beginn der 1990er Jahre grosse Überschüsse in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) erzielt worden. Ende 2008 hätte die Rückstellung in der SFSV noch fast 5 Mrd. Franken betragen. Durch politisches Missmanagement und ineffiziente Mittelverwendung hätte sich diese Rückstellung innerhalb von knapp zehn Jahren zu zwei Dritteln verflüchtigt.

Mit einer Senkung der Jahresabgabe werde zudem ein politischer Spielraum für die dringend notwendige Senkung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen eröffnet.

3.3.7 Frage 3.3 Motorräder und Anhänger

«Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat die Abgabe für Motorräder und Anhänger um höchstens die Hälfte ermässigen kann?»



Mit der Kompetenzdelegation an den Bundesrat, die Abgabe für Motorräder und Anhänger zu bestimmen ist knapp die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden einverstanden (BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, UR, ZG, BDP, CVP, FDP, SAB, Städteverband, Travail.Suisse, SGV, SCCV, ESA, FMS, motosuisse, IG Motorrad, Police Lausanne, Stadt Freiburg, SVSP, GastroSuisse, STV, SVLT.

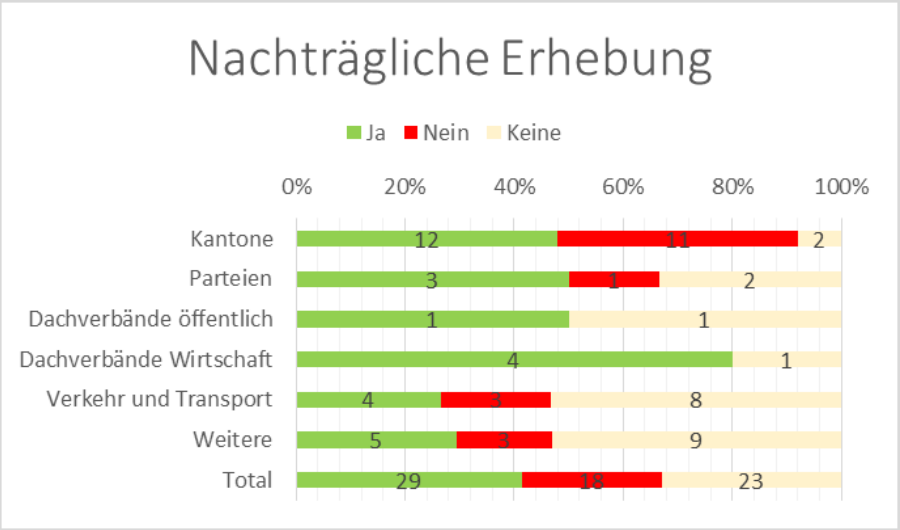
Dagegen spricht sich knapp ein Viertel aus (AG, AI, AR, OW, SO, SZ, TI, VD, VS, ZH, GLP, SPS, SVP, ATE, Freunde Nationalstrasse, FER, Swiscofel).

Die **Befürworter** führen verschiedene Argumente ins Feld. Sie sind einverstanden, solange die Abgabe für andere Verkehrsteilnehmer nicht steige (GastroSuisse). Eine solche Ermässigung könne ggf. plausibilisiert werden und sei deshalb vertieft zu prüfen (ESA). Sie könne jedoch auch mit der Klebevignette realisiert werden (FMS). Bei Motorrädern sei eine gewisse Senkung aufgrund des geringen Fahrzeuggewichts und wegen des im Wesentlichen nur saisonalen Gebrauchs für angezeigt (motosuisse), da sie die Strassen nicht im gleichen Masse belasten würden (BDP, SGV) und die Massnahme mit den Klimabedingungen in Einklang stehe (NE). Dennoch müsse der Strassenunterhalt auch für Motorräder gemacht werden (BDP). Die Mehrheit der Anhänger würde nur wenig auf dem Nationalstrassennetz verwendet (NE) was zu einer viel tieferen Belastung führe (SGV). Zudem werde bereits für das Zugfahrzeug eine Abgabe bezahlt, weshalb eine Senkung bei den Anhängern ebenfalls gerechtfertigt sei (BDP). Die gleiche Argumentation würde indes auch auf Touristen zutreffen, welche die Strasse ebenfalls nicht das ganze Jahr belasten, sondern lediglich eine kurze Zeit während des Ferienaufenthalts nutzen. Daher sollten auch Touristen mit einer Kurzzeitabgabe entlastet werden.

Die halbe Abgabe sei im Vergleich zur Abgabe von vierrädrigen Fahrzeugen bereits hoch. Es solle deshalb im Gesetz festgeschrieben werden, dass die Abgabe für Motorräder und Anhänger maximal die Hälfte der normalen Abgabe betragen dürfe (FDP, motosuisse). Bei der heute relativ tiefen Abgabe bestehe andererseits kein Bedarf und die Strassenkasse würde mit einer Halbierung der Abgabe einen grossen Betrag verlieren. Begrüsst werde daher eine Kann-Formulierung. Von dieser dürfe aber erst Gebrauch gemacht werden, wenn die Nationalstrassenabgabe höher sei als heute (CVP).

3.3.8 Frage 4.1. Nachträgliche Erhebung

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die nachträgliche Entrichtung der Abgabe vorsehen kann?»



Mit einer nachträglichen Erhebung der Abgabe ist knapp die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden einverstanden (AR, BE, BL, BS, NE, SG, SH, SO, JU, VD, VS, TI, BDP, GLP, SPS, Städteverband, economiesuisse, SGB, SGV, Travail.Suisse, ATE, SCCV, motosuisse, SVV, Police Lausanne, Stadt Freiburg, SVSP, GastroSuisse, FER).

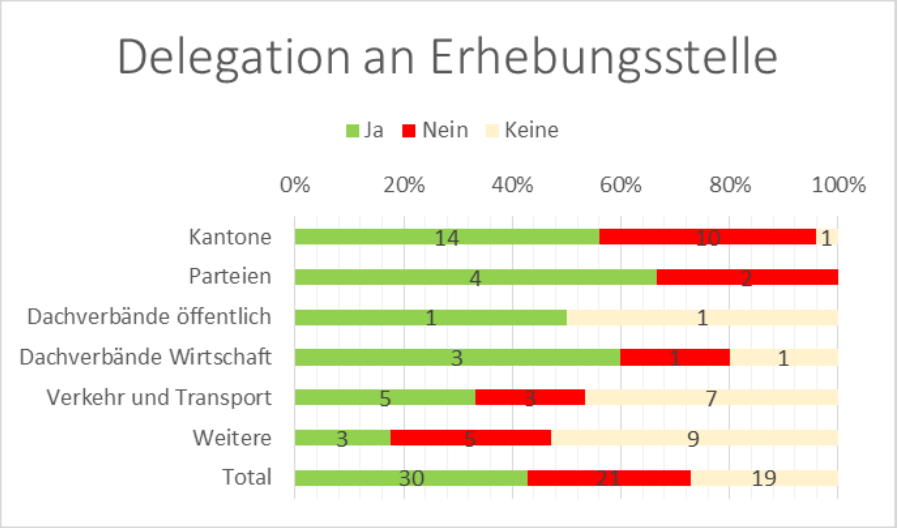
Dagegen sprechen sich rund ein Viertel aus (AG, AI, GE, GL, GR, SZ, OW, UR, TG, ZG, ZH, SVP, ESA, FMS, IG Motorrad).

Das Szenario der nachträglichen Entrichtung wurde nicht von allen Vernehmlassungsteilnehmern in gleicher Weise verstanden. Im Zusammenhang mit der Aufgabe des Kalenderjahres erachteten die Befragten die Terminologie als irreführend (BE, ACVS). Insgesamt neun der Befragten äussern sich befürwortend zur die nachträgliche Entrichtungsmöglichkeit (BL, BS, SG, SH, Police Lausanne, SPS, SCCV, SVV). Für den Fall einer Erhebung der Abgabe bei den inländischen Fahrzeugen durch die Kantone mit der Motorfahrzeugsteuer wurde die nachträgliche Erhebung wegen der unterschiedlichen Periodizitäten der Motorfahrzeugsteuer als notwendig angesehen und ausdrücklich begrüsst (SO, VD, VS, BDP, motosuisse, ATE, SPS, economiesuisse). Bei der Erarbeitung des Entwurfs wurde die nachträgliche Entrichtung indessen auch aus einem anderen Grund vorgesehen, nämlich um die Situation an den Zollstellen zu entschärfen und eine Staubildung während der Registrierung zu vermeiden. Die CVP, hält eine nachträgliche Erhebung im Hinblick auf die Kontrollen für schwierig.

Nur zwei Vernehmlassungsteilnehmer lehnen die nachträgliche Abgabeentrichtung ausdrücklich ab (UR, Swisscofel). Die nachträgliche Erhebung wird jedoch im Lichte des Gleichbehandlungsgebots auch von anderen Vernehmlassungsteilnehmern als problematisch erachtet, da ausländische Fahrzeuglenkende ohne Bezahlung die Schweiz durchfahren könnten und Kontrollen kaum umsetzbar seien (GL, UR, ZH, CVP, ACVS, Swisscofel). An dieser Stelle vermissen die Genannten zum Teil Ausführungen zum Kontrollmodell (ACVS). Ausserdem wird ein erhöhter Inkassoaufwand befürchtet (GL, UR, ZG, ZH). Einzelne Vernehmlassungsteilnehmenden beantragen, die Streichung von Artikel 9 Absatz 2 (ZG). GastroSuisse möchte die nachträgliche Abgabenerhebung auf die Jahresabgabe beschränken. Für die von ihr geforderten Kurzzeitvignetten hält sie eine Bezahlung im Voraus aus Gründen der Kostentransparenz für Touristen für erforderlich. Der STV möchte zugunsten der Kostentransparenz für Touristen für diese von der nachträglichen Abgabeentrichtung absehen.

3.3.9 Frage 4.2.1. Delegation an Erhebungsstelle

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise einer Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung übertragen kann?»



Mit einer Auslagerung der Abgabenerhebung an eine Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung sind 40 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden einverstanden (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, TG, ZG, ZH, BDP, CVP, FDP, GLP, SAB, economiesuisse, SGB, SGV, SCCV, ESA, motosuisse, VTSS, SVV, Police Lausanne, SVSP, IG Detailhandel).

Knapp 30 Prozent sprechen sich dagegen aus (AG, AI, AR, GR, JU, SZ, TI, UR, VD, VS, SPS, SVP, Travail.Suisse, ATE, FMS, IG Motorrad, FER, Stadt Freiburg, Swisscofel, STV, SVLT).

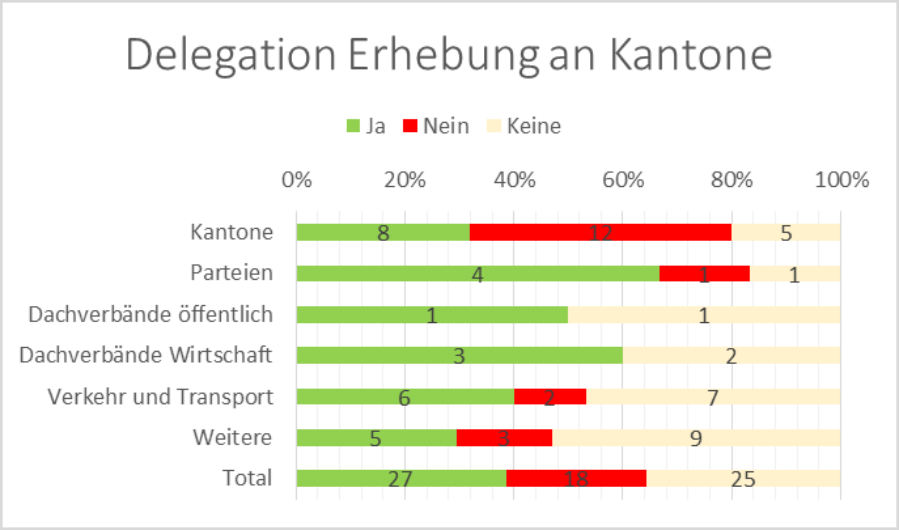
Für eine solche Aufgabenübertragung sprechen sich ein Teil der Kantone (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, ZH), die Police Lausanne, die SVSP und die Verbände (economiesuisse, IG Detailhandel, motosuisse, SAB, SBB, SGV, SVV, VTSS) sowie die Parteien (BDP, FDP, GLP und CVP) aus. Teilweise wird eine Aufgabenübertragung nur bzw. eher befürwortet, wenn die Aufgaben an die Kantone, bzw. asa übertragen werden (FR, TG, BDP, asa). Einige Befürworter sehen eine Übertragung der Abgabeerhebung nur unter dem Vorbehalt eines entsprechend verschärften Datenschutzes (SGB, CVP) oder eines Verbleibs der Gesamtverantwortung bzw. der System- und Datenhoheit bei der EZV (VD, VS, ESA). Der Kanton Genf möchte sichergestellt wissen, dass die Abgabeerhebung zentralisiert schweizweit durch eine Einheit erfolgt. Der Schweizerische Städteverband hält die Auslagerung für grundsätzlich nachvollziehbar, vermisst aber Informationen zur Beurteilung der Konsequenzen in einem System mit E-Vignette. Die Vorteile müssten in der Botschaft detailliert aufgezeigt werden.

Eine Auslagerung der Abgabenerhebung stösst bei mehreren Kantonen (AI, AG, AR, GR, JU, LU, SZ, TI, UR, VD, VS), der Stadt Freiburg der SPS und SVP und Interessenverbänden (ATE, FMS, FER, STV, Travail.Suisse) auf Ablehnung. Zur Begründung der ablehnenden Haltung wird die politische Diskussion um die Abgabeerhebungsstelle für die Radio- und Fernsehgebühren ins Feld geführt (FER, ATE). Ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Ansicht, dass das Inkasso auch durch den Staat wirtschaftlich und effizient erfolgen kann (AI, Swisscofel). Der Verkauf der Klebevignetten durch Dritte heute dürfe nicht gleichgesetzt werden mit der Kompetenz zur Abgabeerhebung und den damit einhergehenden

Kompetenzen zur Führung eines Registrierungssystems und zum Erlass von Verfügungen über die Abgabepflicht (vgl. Art. 12f VE NSAG) (AG, SVP). Die Übertragung der Kompetenz zur Erhebung von Steuern und Gebühren im Fahrzeugbereich wird aus staatspolitischen Gründen abgelehnt. Insbesondere sei es unverantwortlich, die hier gesammelten Unmengen von Daten einer privaten Organisation zu übergeben (AG, SZ, TI, VD, ATE).

3.3.10 Frage 4.2.2. Delegation Erhebung an Kantone

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise den Kantonen übertragen kann?»



Knapp 40 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit einer Delegation der Erhebung an die Kantone einverstanden (BL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, TI, BDP, CVP, GLP, SPS, SAB, economiesuisse, SGV, Travail.Suisse, ATE, SCCV, ESA, motosuisse, SVV, VTSS, FER, SVSP, Police Lausanne, Verkehrspolizei Luzern, Stadt Freiburg).

Rund ein Viertel lehnt die Delegation ab (AG, AI, AR, BE, GE, GL, OW, SO, SZ, UR, ZG, ZH).

Einige **befürworten** eine Übertragung an die Kantone (BL, FR, GR, LU, NE, BDP, CVP, GLP, SPS, economiesuisse, FMS, SCCV, Motosuisse, Police Lausanne, Travail.Suisse, SGV, SSV, Stadt Freiburg, SVSP) insbesondere für den Fall möglicher Synergien mit der Motorfahrzeugsteuer (NE, BDP, GLP, SPS, economiesuisse) und der möglichen Missbrauchsreduzierung bei den inländischen Fahrzeughaltern. Es werden allerdings auch technische Herausforderungen benannt, namentlich das Problem der kantonal unterschiedlichen Periodizitäten der Motorfahrzeugsteuererhebung (JU, VS) sowie der zu schaffenden Schnittstellen (VS). Teilweise wird statt der Integration in das kantonale Erhebungssystem ein einheitliches zentral durch den Bund betriebenes System zur Abgabeerhebung erwartet (ESA, SG). Eine weitere offene Frage ist die Entschädigung der Kantone für die Abgabeerhebung (JU, SG, SH, SZ, TI, VD, CVP, asa, SAB). Für den Kanton Thurgau wäre eine Delegation der Aufgabe an die asa denkbar. Letztere könnte sich vorstellen die Aufgabe zu übernehmen, stellt aber fest, dass der vorgesehene Wechsel auf eine E-Vignette bei den Kantonen und insbesondere für deren Informatiksysteme erhebliche Kosten auslösen würde, welche im Erläuternden Bericht nicht kalkuliert oder erwähnt würden. Auch die angedachte Verrechnung der E-Vignette für Inländer, zusammen mit der Rechnung der jährlichen Fahrzeugsteuern sei nicht fertig konzipiert, aber in jedem Fall sehr kostenintensiv in der Umsetzung (Informatik und Personal für Kundendienst in den Strassenverkehrsämtern) (FR, LU, VS, asa).

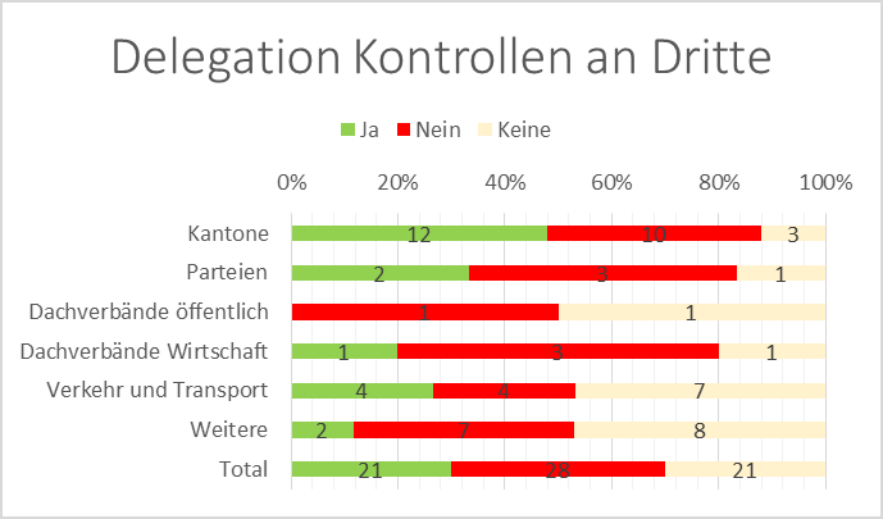
Zum Teil fühlten sich Vernehmlassungsteilnehmenden, insbesondere die Kantone, nicht mit hinreichend Detailinformationen ausgestattet, um sich qualifiziert zu äussern (BS, CVP).

Die Übertragung der Abgabeerhebung an die Kantone wird von zahlreichen Vernehmlassungsteilnehmenden aus verschiedenen Gründen **abgelehnt** (AG, AI, AR, BE, GE, GL, SO, SZ, UR, ZG, ZH, SVP, ACVS, ATE, IG Motorrad, STV, Swisscofel). Durch den Einbezug der Kantone werde die Erhebung schwerfällig und unnötig kompliziert (BE, SO). Die kantonalen Fahrzeugzulassungen geben bereits via MOFIS bzw. IVZ Meldungen an die eidgenössischen Fachapplikationen des Bundes. Der Bund verfüge somit über sämtliche Informationen zum Bezug der Abgabe und zur Plausibilisierung im Rahmen der Kontrollen (GL, OW, SZ, ZG). Die Erhebungs- und Kontrollsysteme sollten sowohl für inländische als auch für ausländische Fahrzeuge und Abgabepflichtige identisch sein (BE). Eine einfache, einheitliche und weborientierte Registraturoberfläche mit online-Bezahlmöglichkeiten, basierend auf den Datenbanken des Bundes, dränge sich unter heutigen Gegebenheiten auf (BE, SO, ACVS).

Eine Koppelung an die Motorfahrzeugsteuerrechnung mache keinen Sinn. Zum einen seien nicht alle Fahrzeuge, die der Abgabepflicht unterliegen der kantonalen Steuerpflicht unterworfen. Zum anderen handele es sich bei der in Rechnung zu stellenden Leistung nicht um einen Betrag, der zwingend einzubezahlen sei, da die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter selber entscheiden könnten, ob sie das betreffende Fahrzeug auf Nationalstrassen einzusetzen gedenken (BE, VD). «*Le canton est opposé à percevoir la vignette avec les impôts sur les véhicules cantonaux: la perception du montant de la vignette avec les impôts des véhicules n'est pas envisageable, car le bordereau d'impôts est une décision de taxation avec voie de réclamation, alors que la vignette est une invitation à payer.» (GE)* Auch wenn der daraus resultierende Aufwand für die Rechnungsstellung und die Auskunftserteilung entschädigt würde, seien neben finanziellen Ressourcen für die Ausweitung der Fakturierung zwingend zusätzliche personelle Ressourcen erforderlich (BE, OW, SZ, VD). Durch die Delegation der Aufgaben im Zusammenhang mit der Klebevignette an die Vereinigung der Strassenverkehrsämter hätten die kantonalen Strassenverkehrsämter den personellen Aufwand für die Abgabeerhebung praktisch auf null reduziert (BE).

3.3.11 Frage 5.1. Delegation Kontrolle an Dritte

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen Dritten übertragen kann?»



Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Knapp ein Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden ist damit **einverstanden**, dass der Bundesrat die Kontrollen an Dritte übertragen kann (BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, UR, ZG, ZH, GLP, SPS, economiesuisse, SCCV, ESA, motosuisse, SVV, ACVS, Police Lausanne).

Dagegen sprechen sich knapp 40 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden aus (AG, AI, GL, GR, JU, SZ, TG, TI, VD, VS, BDP, CVP, SVP, SAB, SGB, SGV, Travail.Suisse, ATE, FMS, IG Motorrad, VTSS, FER, STV, Swisscofel, SVSP, Verkehrspolizei Luzern, SVLT, stadt Freiburg).

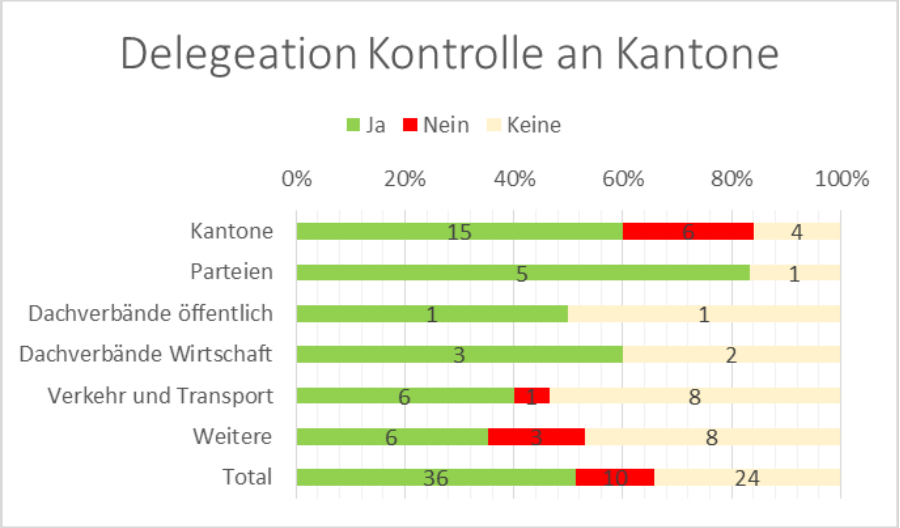
Die CVP wirft die Frage auf, ob es die fixe Kontrollinfrastruktur braucht, oder ob punktuelle Kontrollen, ähnlich wie sie heute gemacht werden, nicht auch reichen würden. In der Botschaft sollen deshalb Vorteile und Kostenfolgen eines punktuellen anstelle eines fixen Kontrollsystems aufgezeigt werden.

Nur eine Minderheit der Vernehmlassungsteilnehmenden kann sich mit einer Übertragung von Kontrollaufgaben an Dritte anfreunden (BE, BL, BS, OW, SG, SH, SO, ZH, SPS, ESA, motosuisse, SCCV, SSV, Police Lausanne). Einige wollen die Rolle Dritter auf Administrativkontrollen beschränkt wissen (NE, ZG, ACVS) und jedenfalls keine Kontrollen im Strassenraum durch Dritte zulassen (NE, TG, ACVS). Zum Teil wird die Anwendbarkeit des Ordnungsbussenverfahrens verlangt (UR), zum Teil wird Wert gelegt auf hohe Standards beim Datenschutz (GLP). Der Kanton Genf verlangt der Verantwortlichkeit des Datenschutzbeauftragten Rechnung zu tragen und analog dem Genfer Datenschutzrecht die Möglichkeit der Auditierung Dritter vorzusehen. Ausserdem sei ein Schweizer Gerichtsstand vorzusehen (GE). economiesuisse hält die Delegation der Kontrolle an Dritte grundsätzlich für möglich. Da für Private keine Zwangskompetenzen bestünden, sei dies indessen im vorliegenden Fall nicht zielführend und kosteneffizient.

Die Mehrheit lehnt die Kontrolle durch Dritte grundsätzlich ab (AG, AI, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, TI, VD, VS, Ville de Fribourg, BDP, CVP, SVP, ATE, FER, FMS, IG Motorrad, SAB, SVLT, swisscofel, SGB, SGV, STV, Verkehrspolizei Luzern, SVSP, VTSS) und befürwortet eine Kontrolle durch den Bund (STV). Es gehe nicht an, dass der Bund seine Staatsquote mittels Auslagerung an private, teure externe Dritte senke(AI).

3.3.12 Frage 5.2. Delegation Kontrolle an Kantone

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen den Kantonen übertragen kann?»



Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Mehr als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist damit **einverstanden**, dass der Bundesrat die Kontrolle den Kantonen übertragen kann (AG, BL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SVP, SAB, economiesuisse, SGV, Travail.Suisse, ATE, SCCV, ESA, motosuisse, VTSS, SVV, FER, Police Lausanne, Swisscofel, Verkehrspolizei Luzern, SVSP, Stadt Freiburg).

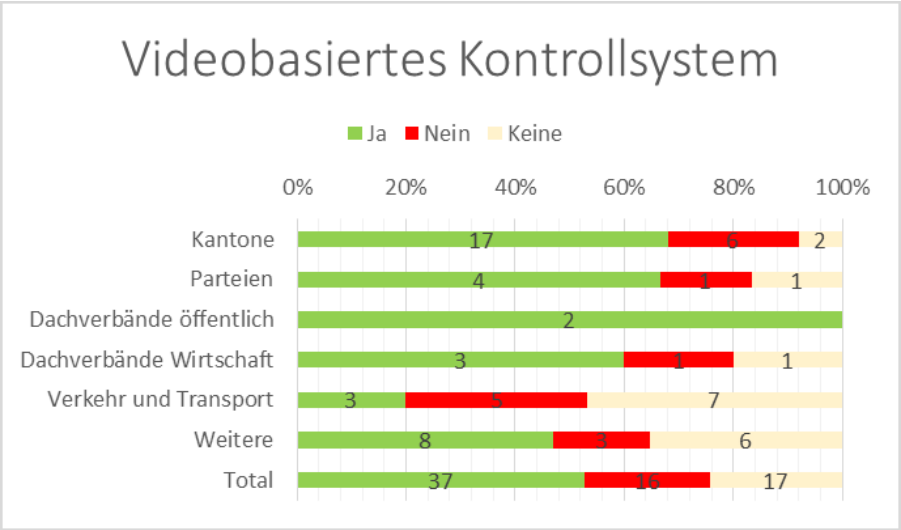
Knapp 15 Prozent hat sich **dagegen** ausgesprochen (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, FMS, ACVS, STV, SVLT).

Die Möglichkeit, die Kontrollen den Kantonen zu übertragen bzw. zu belassen, findet bei einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer grundsätzlich Anklang (FR, JU, LU, SG, SH, SO, TG, TI, VD, VS, ZG, BDP, GLP, SPS, SVP, Police Lausanne, Verkehrspolizei Luzern, ATE, economiesuisse, ESA, FER, motosuisse, SAB, SCCV, SGV, SSV, Swisscofel, Travail.Suisse, VTSS). Bei Verkehrskontrollen könne gleichzeitig die Einhaltung der Vignettenpflicht kontrolliert werden (SO, BDP). Eine entsprechende Ausrüstung, namentlich auch zur Kontrolle ausländischer Fahrzeuge sei aber Bedingung (SO, TI, UR, SVSP). Zum Teil wird ausdrücklich betont, dass diese Ausrüstung und die Gesamtverantwortung für System und Daten vom Bund, namentlich von der EZV übernommen werden müsse (ESA) und den Kantonen keine Mehrkosten entstehen dürften (SO, ZH, CVP, SGV). Der Kanton Aargau sieht eine Zusammenarbeit des Bundes mit den Kantonen, soweit der Bund diese nicht selbst durchführen kann. economiesuisse bezweifelt, dass es sich um die kostengünstigste Variante handelt.

Andere lehnen es ab, den Kantonen die Kontrolle zu übertragen (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, ACVS, FMS). Die Polizeikorps müssten zuerst mit einer entsprechenden technischen Infrastruktur ausgerüstet werden, um einfache und effiziente Kontrollen durchführen zu können. Es stelle sich ohnedies die Frage, ob die Abgabenerhebung überhaupt in den Zuständigkeitsbereich der Polizei falle (BE, BL, ACVS). Ein Einsatz an der Front zugunsten der Verkehrssicherheit sei wichtiger (BE, ACVS).

3.3.13 Frage 5.3. Videobasiertes Kontrollsystem

«Sind Sie mit dem Aufbau eines elektronischen videobasierten Kontrollsystems einverstanden?»



Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Gut die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit dem Aufbau eines elektronischen videobasierten Kontrollsystems **einverstanden** (BE, BL, BS, FR GE, GL, JU, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SPS, SAB, Städteverband, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, ATE, SCCV, motosuisse, SVV, ACVS, FER, GastroSuisse, IG Detailhandel, Police Lausanne, STV, SVSP, Stadt Freiburg).

Rund ein Fünftel **lehnt** dies **ab** (AG, AI, GR, NE, SZ, TI, SVP, SGV, ESA, FMS, IG Motorrad, VTSS, privatim, Swisscofel, SVLT).

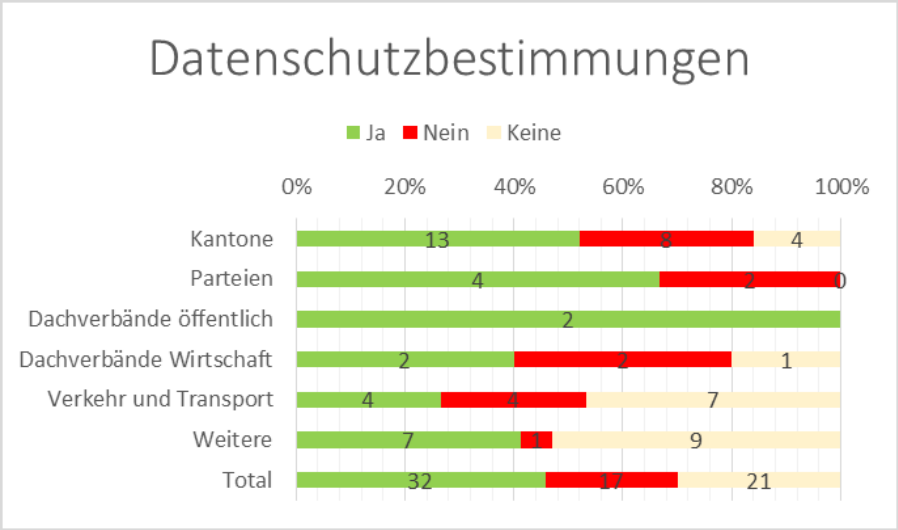
Für die grosse Mehrheit der Befürwortenden ist eine solches Kontrollsystem denkbar (BE, BL, BS, GE, OW, SG, SH, SO, UR, VS, ZG, ZH, Police Lausanne, GLP, SPS, ACVS, economiesuisse, IG Detailhandel, SCCV, SSV). Gleichzeitig wird eine Offenheit des Systems für Weiterentwicklungen verlangt (SPS, IG Detailhandel). Die CVP wünscht, dass in der Botschaft die Vor- und Nachteile, sowie die Kostenfolgen eines möglichen punktuellen Kontrollsystems (wie es heute bei den Geschwindigkeitskontrollen gemacht wird) im Vergleich zu einer fixen Kontrollinfrastruktur aufgezeigt werden. Die vorgeschlagene Löschung des Videomaterials registrierter Fahrzeuge wird mehrmals als zwingende Voraussetzung genannt (VS). Gleiches gilt für eine Zweckbindung der Datenbearbeitung an die Ahndung von Übertretungen gemäss E-NSAG. Nach Möglichkeit solle eine anderweitige Verwendung bereits technisch ausgeschlossen werden (ZG).

Einige Vernehmlassungsteilnehmenden äussern Zweifel und stellen Fragen. So wird bezweifelt, dass es sich bei videobasierten Systemen in ein paar Jahren noch um eine hinsichtlich der Kosten vertretbare Variante handle. Es wird die Frage aufgeworfen, wie sich dies mit der nachträglichen Abgabeentrichtung vertrage (SSV). Der Kanton Solothurn und die GLP regen an, zu prüfen, inwieweit das Kontrollsystem in die bestehenden LSVA-Kontrollstellen eingebunden werden kann.

Klar **ablehnend** äussern sich der Kanton Neuenburg und die ESA Burgdorf.

3.3.14 Frage 6 Datenschutzbestimmungen

«Sind Sie mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen einverstanden?»



Totalrevision des Nationalstrassenabgabegesetzes

Knapp die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden sind **einverstanden** mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen (AR, BE, BL, BS, GL, JU, SG, SH, TG, TI, UR, VD, VS, BDP, CVP, GLP, SPS, SAB, Städteverband, SGB, Travail.Suisse, ATE, SCCV, motosuisse, SVV, FER, GastroSuisse, IG Detailhandel, Police Lausanne, SVSP, STV, Stadt Freiburg).

Rund ein Fünftel ist dagegen **nicht einverstanden** (AG, GE, GR, NE, OW, SZ, ZG, ZH, FDP, SVP, economiesuisse, SGV, ACS, ESA, FMS, VTSS, privatim).

Alle Vernehmlassungteilnehmenden messen dem Datenschutz im Zusammenhang mit der Einführung der E-Vignette einen sehr hohen Stellenwert bei und verlangen die sorgfältige Anwendung der Bestimmungen sowie die geplante Datenlöschung.

Mit den Datenschutzbestimmungen ohne weitere Ergänzungen einverstanden sind einige Kantone (BE, BL, BS, FR, SG, SH, UR, VS,), die Police Lausanne, GLP und SPS, Verbände (SCCV, SVV).

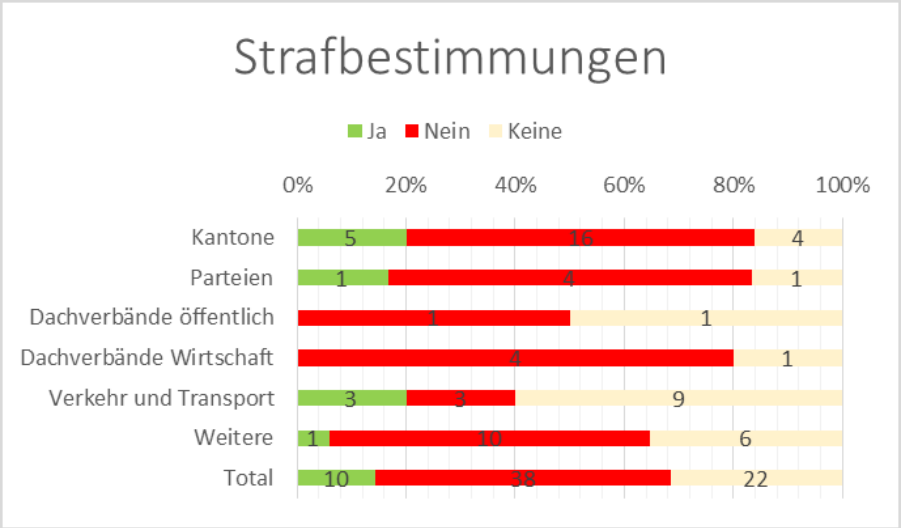
Die Konferenz der kantonalen Datenschutzbeauftragten sowie die Datenschutzbeauftragten der Kantone Aargau, Genf, Luzern und Zürich sowie die FDP, ACS und economiesuisse verlangen verschiedene Nachbesserungen der datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Im Wesentlichen müsse der Zweckbindung die erforderliche Nachachtung verschafft und im vorliegenden Entwurf klarere gesetzgeberische Auflagen gemacht werden. Überdies sei die zweckfremde Verwendung der erhobenen Personendaten mittels Technikgestaltung auszuschliessen. Die Vorschläge zu den einzelnen datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden detailliert unter Ziffer 3.3.1 wiedergegeben.

Der Kanton Obwalden, auto-schweiz und AGVS möchten gar keine riesigen Mengen sensibler Daten erfasst wissen.

Der Datenzugriff Dritter, an die die Abgabeerhebung ausgelagert werden könnte, wird mehrfach als kritisch beurteilt. insbesondere der Zugriff auf die im IVZ enthaltenen Daten. Diese Schritte hin zu gläsernen Bürgerinnen und Bürgern – mit Personendaten sogar in den Händen von Privaten – gebe Anlass zu grosser Besorgnis (VD, ACS, asa).

3.3.15 Frage 7 Strafbestimmungen

«Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Strafverfolgung Dritten übertragen kann?»



Nur rund 15 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden sind damit einverstanden, dass der Bundesrat die Strafverfolgung Dritten übertragen kann (BS, OW, SH, TI, UR, SPS, SCCV, ESA, motosuisse, Police Lausanne).

Knapp 55 Prozent sprechen sich dagegen aus (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, NE, SG, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, BDP, CVP, GLP, SVP, SAB, economiesuisse, SGB, SGV, Travail.Suisse, FMS, IG Motorrad, VTSS, ACVS, GastroSuisse, FER, IG Detailhandel, STV, Swisscofel, SVLT, SVSP, Verkehrspolizei Luzern, Stadt Freiburg).

Eine Auslagerung der Strafkompetenzen an Dritte, die nach geltendem NSAG gestattet ist, wird für das E-NSAG grossmehrheitlich abgelehnt (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GR, GL, NE, TG, SG, SO, SZ, ZH, BDP, CP, GLP, ACVS, SCCV, economiesuisse, FER, FMS, Gastro-Suisse, IG Detailhandel, IG Motorrad, SAB, SGB, SGV, STV, SVP, Swisscofel, Travail.Suisse, Verkehrspolizei Luzern, SVSP, Stadt Freiburg, VTSS). Das Strafmonopol des Staates dürfe nicht an Dritte abgetreten werden, sondern müsse bei der EZV (ACVS), den Kantonen (NE, ZG) oder anderen staatlichen Stellen (SGV) verbleiben.

Einige wenige Kantone (BS, OW, SH, UR, TI), die SPS sowie die ESA und motosuisse befürworten indessen die Auslagerung der Strafkompetenzen an Dritte. Der Kanton Uri will die Kompetenz indessen auf das Ordnungsbussenverfahren beschränkt wissen. Die Polizei der Stadt Lausanne kann sich mit einer Aufgabenübertragung an Dritte anschliessen, sofern das OBG bzw. die OBV entsprechend revidiert werden. Die SPS legt Wert darauf, dass die Verträge durch das EFD abgeschlossen werden.

3.4 Ergebnisse zu den einzelnen Revisionsbestimmungen

Der Städteverband beantragt die folgenden Anpassungen in den Artikeln 6 und 8:

Artikel 6: Abgabeperiode

[1] Die Entrichtung der Abgabe berechtigt zur Benützung der Nationalstrassen I und II während eines Jahres.

[2] Der Bundesrat kann reduzierte Abgaben einführen, welche zur Benützung der Nationalstrassen I und II während kürzeren Zeiträumen berechtigen.

Artikel 8: Überprüfung der Abgabeperiode und des Abgabebetrags

Der Bundesrat überprüft mindestens alle fünf Jahre die Abgabeperiode und den Abgabebetrag. ~~und~~ Er berichtet dem Parlament über die Ergebnisse der Überprüfung und unterbreitet gegebenenfalls Anpassungen.

Artikel 9 Abs. 2: Erhebung - Nachträgliche Entrichtung der Abgabe

Antrag zur Streichung dieses Artikels; die nachträgliche Entrichtung der Abgabe führt zu einem höheren Kontroll- und Inkassoaufwand (ZG)

Artikel 10: Registrierung

(DSB-LU) Gemäss Art. 10 Abs. 1 f. E-NSAG sollen nicht nur abgabepflichtige Motorfahrzeuge und Anhänger bzw, deren Kontrollschilder elektronisch registriert werden, sondern auch diejenigen, die nicht abgabepflichtig im Sinne von Art. 4 E-NSAG sind. Vor dem Hintergrund des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes, wonach nur diejenigen Personendaten zu bearbeiten sind, welche für die Erfüllung des Zwecks erforderlich sind, erscheint diese Lösung zunächst fragwürdig. Auf-grund der automatisierten Kontrollen müssten aber bei einer Nichtregistrierung nicht abgabe-pflichtige Motorfahrzeuge oder Anhänger bzw. deren Kontrollschilder bei jeder Kontrolle aufwändig nachgeprüft werden. Insofern erscheint die vorgesehene Registrierungspflicht für nicht abgabepflichtige Motorfahrzeuge oder Anhänger bzw. deren Kontrollschilder als sachgerecht.

Aufgrund dieser umfassenden Registrierungspflicht drohen aber datenschutzrechtlich problematische Zweckänderungen in Bezug auf die erhobenen Personendaten (Erstellung von Bewegungsprofilen, Verwendung zu Fahndungszwecken etc.). Den berechtigten Anliegen des Datenschutzes ist daher durch Technikgestaltung Rechnung zu tragen, indem die Erstellung von Bewegungsprofilen, die Verwendung der Datensätze zu Fahndungszwecken oder anderweitige, nicht zweckgebundene Bearbeitungen der erfassten Personendaten bereits auf technischem Weg auszuschliessen sind. Art. 10 E-NSAG ist somit entsprechend zu ergänzen.

Artikel 12 und 13: Differenzierung der Rollen und Kompetenzen der Abgabeerhebungsstelle

Der Vorentwurf sieht in Art. 12 die Möglichkeit vor, die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise einer Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung (Abgabeerhebungsstelle) zu übertragen. Bei einer teilweisen Übertragung hat der Bundesrat zu entscheiden, welche konkreten Kompetenzen er Dritten überträgt. So beispielsweise die Abgabeerhebung und das Führen des Registrierungssystems, während andere Aufgaben wie der Erlass von Verfügungen bei der EZV verbleiben können. Der Kompetenzkatalog in Art. 13 Abs. 1 trägt dieser Möglichkeit der Teilübertragung allerdings nicht genügend Rechnung. Im Gesetz ist deshalb vorzusehen, dass der Bundesrat im Detail bestimmt, welche Kompetenzen er der Abgabeerhebungsstelle überträgt. Entsprechend sind alle Teilaufgaben explizit aufzuführen.

Antrag der SBB: Die Übertragung der Abgabeerhebung (Art. 12) und die damit zusammenhängenden Rechte und Pflichten (Art. 13) sind in einem Artikel zusammenzufassen und wie folgt zu ergänzen:

- Art. 12 Übertragung der Abgabeerhebung
- 1 Der Bundesrat kann die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise übertragen:
- a. einer Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung (Abgabeerhebungsstelle);
- b. den Kantonen.
- *2 Überträgt der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise einer Abgabeerhebungsstelle, bestimmt er die damit einhergehenden Kompetenzen, insbesondere:*
- *a. Erfassen der Abgabepflichtigen;*
- *b. Erheben der Abgabe bei den abgabepflichtigen Personen;*
- *c. Erledigung des Inkassos bei den abgabepflichtigen Personen;*
- *d. Einleitung der Betreibung;*
- e. Führen des Registrierungssystems;
- f. Erlass von Verfügungen über die Abgabepflicht;
- 3 Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) schliesst die erforderlichen Verträge ab.
- 4 Stellt die Abgabeerhebungsstelle Übertretungen fest, so übermittelt sie die zur Verfolgung erforderli chen Beweismittel der EZV.
- 5 Sie veröffentlicht jährlich einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie ihre Jahresrechnung.

  6 Die EZV übt die Aufsicht über die Abgabeerhebungsstelle und die beigezogenen Kantone aus.

Artikel 13 Abs. 3: Kompetenzen der Abgabenerhebungsstelle

Keine Pflicht zu struktureller Selbständigkeit der Erhebungsstelle

Das Erfordernis der strukturellen Selbständigkeit nach Art. 13 Abs. 3 erschwert die Übertragung der Abgabeerhebung an Dritte. Die im Erläuternden Bericht genannten Ziele (ausschliessliche Verwendung der vertraglichen Abgeltung für die Erhebung der Abgabe und vollständige Transparenz über die Mittelverwendung) können auch durch anderweitige Massnahmen wie beispielsweise buchhalterische Vorgaben erreicht werden.

Antrag der SBB: Art. 13 Abs. 3 ist zu streichen.

Artikel 15: Kontrollen

Werden (private) Dritte für die Durchführung der Kontrollen herangezogen, handelt es sich aus datenschutzrechtlicher Sicht um eine Bearbeitung im Auftrag im Sinne von Art. 10a DSG und Art. 22 VDSG. Im Rahmen der bundesrätlichen Ausführungsbestimmungen sind die Anforderungen zur Gewährleistung von Art. 22 V-DSG sicherzustellen und konkret zu regeln (LU).

Artikel 17: Betrieb eines Informationssystems

Der Kanton Waadt beantragt folgendeTextanpassung: Un système ~~d'exploitation~~ d'information est exploité par l'AFD pour l'exécution de la présente loi.

Die Datenschutzbeauftragten der Kantone LU, TG und ZH: Die Auflistung der im Rahmen des Informationssystems zu erfüllenden Aufgaben in Art. 17 Abs. 2 E-NSAG wird grundsätzlich begrüsst. Es ist dabei aber sicherzustellen, dass die im Informationssystem enthaltenen Personendaten streng zweckgebunden und somit lediglich im Zusammenhang mit der zur Benutzung der Nationalstrassen 1 und II zu entrichtenden Abgabe bearbeitet werden. Eine weitergehende Nutzung des Informationssystems bzw. der darin bearbeiteten Personendaten, sei das zur Erstellung von Bewegungsprofilen, zu Fahndungs- oder jeglichen anderen Zwecken verstösst gegen den Grundsatz der Zweckbindung gemäss Art. 4 Abs. 3 DSG und ist im Gesetzestext explizit auszuschliessen.

Dementsprechend ist unter Art. 17 Abs. 2 lit. d E-NSAG explizit zu erwähnen, dass das Informationssystem einzig dem Verfolgen und Beurteilen von Übertretungen nach Art. 27 dient und die Verwendung der im Informationssystem enthaltenen Personendaten für andere Zwecke nicht zulässig ist.

Soweit Art. 17 Abs. 2 lit. e das Erstellen von Statistiken vorsieht, ist die Erstellung von Bewegungsprofilen oder anderer, aus datenschutzrechtlicher Sicht problematischer Persönlichkeitsprofile auszuschliessen. Ich schlage daher vor, die dazu verwendeten Rohdaten frühzeitig zu anonymisieren und die zur Identifizierung einer Person dienenden Merkmale von den übrigen Angaben getrennt aufzubewahren sowie frühestmöglich zu löschen, was im Rahmen der Ausführungsbestimmungen zu regeln ist. Die Formulierung von Art. 17 Abs. 2 lit. e sollte hingegen wie folgt angepasst werden: „dem Erstellen anonymisierter Statistiken'

Artikel 18: Inhalt des Informationssystems

Für die in Art. 18 Abs. 2 lit. a-c erfassten Daten ist, wie bereits vorstehend unter Ziff. 3 vorgeschlagen, mittels Technikgestaltung sicherzustellen, dass diese lediglich zur Ahndung allfälliger Übertretungen nach Art. 27 verwendet werden können und die Erstellung von Bewegungsprofilen sowie die Verwendung zu Fahndungs- und anderen Zwecken bereits technisch ausgeschlossen ist. Auch Art. 18 Abs. 2 lit. a-c ist in diesem Sinne anzupassen.

Soweit Art. 18 Abs. 2 lit. d E-NSAG die Bearbeitung der E-Mail-Adresse der Person, welche die Abgabe entrichtet hat, vorsieht, ist davon abzusehen. Die ungesicherte Kommunikation per E-Mail ist nicht ausreichend sicher, während zur Zeit einsetzbare Verschlüsselungstechnologien für Bürgerinnen und Bürger zu wenig nutzerfreundlich ausgestaltet sind. Ich schlage vor, sichere alternative Kommunikationskanäle zu prüfen und Art. 18 Abs. 2 lit. d E-NSAG entsprechend anzupassen (ZH).

Der Kanton Genf macht auf Folgendes aufmerksam: *«Clarifier le principe de finalité et renoncer au terme "notamment" (figurant aux art. 18 al. 2 et 18 al. 3 P-LVA); renoncer à l'expression de "données particulièrement sensibles" — qui n'est pas consacrée par la LPD — au profit de la notion de "données sensibles" (art. 18 al. 1 P-LVA).»*

Economiesuisse: Die Vernehmlassungsvorlage gesteht dem Bundesrat in Art. 18, Abs. 4 sehr weitreichende Kompetenzen zu. Dies verursacht eine gewisse Rechtsunsicherheit für die Wirtschaft. Die Bestimmung muss demnach präzisiert werden, resp. dem Bundesrat sind weniger umfangreiche Kompetenzen zuzugestehen.

Artikel 19: **Datenbeschaffung**

Die Beschaffung der Fahrzeughalterdaten aus den Datensystemen anderer Behörden des Bundes und der Kantone ist auf die Kontrolle allfälliger und die Ahndung festgestellter Übertretungen nach Art. 27 zu beschränken und diese Einschränkung in Art. 19 E-NSAG ausdrücklich festzuhalten. In allen anderen Fällen erscheint eine Beschaffung der Fahrzeughalterdaten nicht erforderlich, weshalb aus Verhältnismässigkeitsgründen darauf zu verzichten ist. (ZH)

Artikel 20: **Schnittstellen**

Analog zur geforderten Einschränkung der Beschaffung von Fahrzeughalterdaten sind auch die Schnittstellen zu anderen Informationssystemen der EZV sowie zu anderen Informationssystemen der Bundesverwaltung mit EZV-Zugriff ausschliesslich auf die Kontrolle allfälliger sowie die Ahndung festgestellter Übertretungen nach Art. 27 zu limitieren und diese Einschränkung ausdrücklich im Gesetzestext zu verankern. (ZH)

Artikel 21: **Zugriff**

Das in Art. 21 Abs. 1 lit. B E-NSAG vorgesehene Zugriffsrecht für die Abgabeerhebungsstelle ist lediglich dann nachvollziehbar, wenn dieser auch Kontroll- und Verfolgungskompetenzen eingeräumt werden. Andernfalls wäre das vorgesehene Zugriffsrecht nicht zweckerforderlich. Der Gesetzestext ist daher entsprechend zu präzisieren. (ZH)

Der Kanton Genf beantragt die folgende Präzisierung: *«Préciser le type et l'utilisation des données, voire ajouter une disposition pour clarifier le point relatif à l'accès pour les détenteurs (art. 21, al. 2 P- LVA).»*

Artikel 22: **Archivierung und Vernichtung der Daten**

Der Aspekt der Datenvernichtung bezieht sich nicht nur auf die bei Kontrollen entstehenden Bilddaten, sondern auch auf sämtliche übrigen erhobenen bzw. bearbeiteten Personendaten. Art. 22 E-NSAG hat daher ausdrücklich festzuhalten, dass sämtliche bearbeiteten Personendaten nur so lange aufbewahrt werden, wie es zur Erfüllung des Zwecks, für den sie erhoben wurden, unbedingt notwendig ist und diese anschliessend umgehend vernichtet werden (DSB-ZH).

Eine weitere Gefahr für den Datenschutz besteht darin, dass Art. 22 E-NSAG nur festhält, dass bei Feststellung der berechtigten Strassenbenutzung die entsprechenden Bilddaten sofort vernichtet werden. Die übrigen Standortdaten müssten aber selbstverständlich ebenso sofort gelöscht werden. Sobald das Fahrzeug oder Kontrollschild als zur Nationalstrassenbenutzung berechtigt registriert ist, besteht kein Grund mehr, die entsprechenden Personendaten weiterhin zu bearbeiten und zu archivieren. Nur durch die sofortige Löschung aller Daten könnte erreicht werden, dass einerseits die Kontrolle durchgeführt werden kann und andererseits die Personendaten nicht für andere Zwecke missbraucht werden können.

Solange die Vorlage somit nicht vorsieht, die gesamten Daten nach der elektronischen Kontrolle umgehend und automatisch zu löschen, ist auf die Vorlage zu verzichten. Anders kann der Datenschutz in diesem sensiblen Bereich nicht verwirklicht werden DSB-TG.

Economiesuisse begrüsst hingegen die strikte Handhabung der aufgrund der Kontrollen entstandenen Bilddaten.

Artikel 27: Übertretungen

Der Kanton Genf weist darauf hin, dass Art. 27 Abs. 2 angepasst werden müsste, wenn die nachträgliche Abgabenerhebung vorgesehen wird.

In Art. 27 Abs. 3 wird die Umkehr der primär abgabepflichtigen Person gemäss Art. 5 nicht berücksichtigt: Abgabepflichtig ist neu in erster Linie die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter. (GLP)

Artikel 28: Strafverfolgung durch die EZV

Die Regelung in Art. 28 Abs. 4 E-NSAG, wonach nicht nur die Kontrolle, sondern auch die Strafverfolgung im Ordnungsbussenverfahren an Private ausgelagert werden kann, ist abzulehnen. Zudem fällt auf, dass bei Nichtbezahlung oder Ablehnung der Ordnungsbusse — in Abkehr von der geltenden Regelung nach Art. 10 des Ordnungsbussengesetzes — nicht der Weg über das ordentliche Strafverfahren beschritten werden soll, sondern das Verwaltungsstrafrecht zur Anwendung gelangt (Art. 28 E-NSAG). Diese Diskrepanz ist nicht ganz nachvollziehbar und muss rechtlich analysiert werden. Gerade wenn die Kontrolltätigkeit bei den Polizeikorps verbleiben sollte, ist sicher zu stellen, dass der Ordnungsbussenprozess sich gesamthaft nach dem OBG richtet, da die entsprechenden Abläufe (gerade bei Nichtbezahlung der Ordnungsbusse) automatisiert ablaufen.

Die Frage lässt sich so nicht beantworten, da die Erläuterungen nicht widerspruchsfrei sind (Erläuternder Bericht Seite 19). Einerseits wird deklariert "Die grundsätzliche Zuständigkeit für die Beurteilung und Verfolgung von Übertretungen kann […] nicht an Dritte abgetreten werden." Handkehrum wird festgehalten: "Gleichwohl soll es dem EFD […] möglich sein, die Strafverfolgung im Ordnungsbussenverfahren durch Vertrag an Dritte zu übertragen." Nach unserem Verständnis wird auch mit dem Ordnungsverfahren eine Übertretung (straf)verfolgt.

4 Umsetzung durch die Kantone oder andere Vollzugsträger

4.1 Delegation an eine Erhebungsstelle

Mit einer Auslagerung der Abgabeerhebung an eine Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung sind 40 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden einverstanden, knapp 30 Prozent sprechen sich dagegen aus (vgl. Ziffer 3.3.9).

4.2 Delegation der Erhebung an die Kantone

Einerseits sind knapp 40 Prozent aller Vernehmlassungsteilnehmenden mit einer Delegation der Erhebung an die Kantone einverstanden und rund ein Viertel lehnt sie ab. Andererseits befürworten nur acht Kantone eine Delegation, zwölf lehnen sie ab und fünf haben sich dazu nicht geäussert (vgl. Ziffer 3.3.10).

4.3 Delegation der Kontrolle an Dritte

Ein knappes Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden ist damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kontrollen an Dritte übertragen kann, knapp 40 Prozent sprechen sich dagegen aus (vgl. Ziffer 3.3.11).

4.4 Übertragung der Strafverfolgung an Dritte

Nur rund 15 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden sind damit einverstanden, dass der Bundesrat die Strafverfolgung Dritten übertragen kann, knapp 55 Prozent sprechen sich dagegen aus (vgl. Ziffer 3.3.15).

Anhang 1: Vernehmlassungsadressaten

Kantone / Cantons / Cantoni

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
Staatskanzlei des Kantons Zürich	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Bern	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Luzern	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Uri	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	x		
Staatskanzlei des Kantons Glarus	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Zug	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	x	x	
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	x	x	
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	x	x	
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Aargau	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	x	x	
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	x	x	
Chancellerie d’Etat du Canton de Vaud	x	x	

Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	x	x	
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	x		

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD	x	x	
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD	x	x	
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow	x		
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	x		
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	x		
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	x	x	
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	x		
Grünliberale Partei glp Parti vert'libéral pvl	x	x	
Lega dei Ticinesi (Lega)	x		
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	x		

Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	x		
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	x	x	
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	x	x	

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
Schweizerischer Gemeindeverband	x		
Schweizerischer Städteverband	x	x	
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	x	x	

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	x	x	
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	x	x	
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	x		x
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	x	x	

Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	x		
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	x	x	
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	x		
Travail.Suisse	x	x	

Verkehrs- / Transportorganisationen und -unternehmen / Organisations de transport / Associazioni di imprese di trasporti

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz	x	x	
ASTAG, Schweizer Nutzfahrzeugverband	x		
Automobilclub der Schweiz (ACS)	x	x	
Les Routiers Suisses	x		
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA)	x		
Pro Bahn Schweiz	x		
Schweizerischer Verband der Strassen- & Verkehrsfachleute (VSS)	x		
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVG)	x		
SPEDLOGSWISS (SLS)	x		
strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs (FRS)	x		
Swiss Shippers' Council (SSC)	x		

Touring Club Schweiz (TCS)	x	x	
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)	x		
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	x		
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)	x		
BLS AG (BLS)	x		
HUPAC AG (HUPAC)	x		
SBB AG (SBB)	x	x	
Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)	x	x	
IG Motorrad Schweiz	x	x	
Freunde der Nationalstrassen		x	
Association Transport et Environnement ATE		x	
auto-schweiz - Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	x	x	
Föderation der Motorradfahrer		x	
motosuisse - Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure	x	x	
Swissmoto (Fédération Motocycliste Suisse [FMS])	x		
Schweiz. Camping- und Caravanning Verband, SCCV	x	x	
Schweizer Versicherungsverband (SVV)	x	x	
Einkaufsorganisation des schweizerischen Auto-& Motorfahrzeuggewerbes (ESA)	x	x	

Verband der Tankstellenshop-Betreiber der Schweiz		x	

Weitere / Autres / Altri

	eingeladen	geantwortet	verzichtet
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren (FDK)	x		
Konferenz der kantonalen Justiz und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD)	x		x
Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS)	x		
Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)	x		
Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz BPUK	x		
Konferenz der Kantonsregierungen, KdK	x		
Schweizer Tourismus-Verband (STV)	x	x	
Alpen-Initiative (ALP	x		
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS	x	x	
Die Schweizerische Post	x		
Erdöl-Vereinigung	x		
Aktion Freiheit und Verantwortung (AFV)	x		
Fédération romande des consommateurs	x	x	
FSVA Fédération Suisse des Véhicules Anciens	x		
Greenpeace Schweiz	x		

Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr, IKST	x		
Konsumentenforum kf	x		
Naturfreunde Schweiz	x		
Pro Natura, Schweizerischer Bund für Naturschutz	x		
Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband	x		
Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP	x	x	
Schweiz. Verband für Landtechnik - SVLT	x	x	
Schweizer Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)	x		
Schweizerische Energie-Stiftung	x		
Lärmliga Schweiz	x		
Schweizerische Vereinigung für Gesundheits- und Umwelttechnik/SVG	x		
Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN	x		
Stiftung für Landschaftsschutz	x		
Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz Pusch	x		
Schausteller-Verband-Schweiz	x		
WWF Schweiz	x		
umverkehR	x		
VSMWH Sekretariat	x		

Schweizer Auto- und Motorradfahrer-Verband (SAM)	x		
Schweizer Fachverband für Sicherheit auf Strassen (SISTRA)	x		
Strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs (FRS)	x		
Swiss eMobility	x		
Police de ville de Lausanne		x	
Stadt Freiburg		x	
Swisscofel - Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels,		x	
Verkehrspolizei Luzern		x	
privatim - Konferenz der Datenschutzbeauftragten			
GastroSuisse		x	
IG Detailhandel		x	
Patronatszentrum		x	
Datenschutzbeauftragter Kanton Thurgau		x	
Schweizer Verband für Landtechnik		x	
Handel Schweiz		x	
hotellieriesuisse		x	
Fédération Romande des Consomateurs		x	

Anhang 2: Fragebogen

Fragen an die Anhörungsteilnehmenden

Die Anhörungsteilnehmer werden gebeten, Ihre Stellungnahmen anhand des vorliegenden Fragebogens, der ebenfalls im Word-Format bereitgestellt wurde, zu verfassen.

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☐ Verband, Organisation: ☐ Übrige: ☐

Name:
Adresse:

1. Allgemeines

1.1. Sind Sie einverstanden, dass die Klebevignette durch ein elektronisches Erhebungs- und Kontrollsystem (E-Vignette) ersetzt wird?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.2. Ist es aus Ihrer Sicht technologisch sinnvoll, dass auf eine Erkennung des Fahrzeugkontrollschilds abgestellt wird?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.3. Sollte man zuwarten, bis andere Technologien zur Verfügung stehen? Wenn „JA“, welche technologischen Entwicklungen sehen Sie?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

2. Geltungsbereich und Abgabepflicht

Sind Sie mit den Ausnahmen von der Abgabepflicht einverstanden?
(Art. 4 Abs. 1 Bst. a. - l.)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

3. Bemessungsgrundlage der Abgabe

1.4. Sind Sie einverstanden, dass nur eine Abgabeperiode (1 Jahr) und keine Kurzzeitabgaben vorgesehen werden?
(Art. 6)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.5. Sind Sie einverstanden, dass die Jahresabgabe 40 Franken betragen soll?
(Art. 7 Abs. 1)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.6. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat die Abgabe für Motorräder und Anhänger um höchstens die Hälfte ermässigen kann?
(Art. 7 Abs. 2)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

4. Erhebung der Abgabe

1.7. Sind Sie damit einverstanden dass der Bundesrat die nachträgliche Entrichtung der Abgabe vorsehen kann?
(Art. 9 Abs. 2)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.8. Übertragung der Abgabeerhebung

(Art. 12 Abs. 1 bis 3)

Erläuterungen:
Die Eidg. Zollverwaltung ist seit 1985 Betreiberin der Nationalstrassenabgabe (Herausgabe der Klebevignette und Verkauf der Vignette an der Grenze). Sie soll auch weiterhin die Gesamtverantwortung tragen. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen kann es sinnvoll sein, die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise auszulagern, wie es heute z.T. schon möglich ist und gemacht wird (Vignettenverkauf, Kontrolle und Ahndung an den Autobahnzollstellen).

1.8.1 Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise einer Erhebungsstelle ausserhalb der Bundesverwaltung übertragen kann?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.8.2 Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Erhebung der Abgabe ganz oder teilweise den Kantonen übertragen kann?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

5. Kontrollen

1.9. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen Dritten übertragen kann?

(Art. 15 Abs. 2)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.10. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Durchführung der Kontrollen den Kantonen übertragen kann?

(Art. 15 Abs. 2)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

1.11. Sind Sie mit dem Aufbau eines elektronischen videobasierten Kontrollsystems einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

6. Datenschutz

Sind Sie mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen einverstanden?
(Art. 17 bis 24)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

7. Strafbestimmungen

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Strafverfolgung Dritten übertragen kann?
(Art. 28 Abs. 4)

☐ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

8. Diverses

Weitere Bemerkungen?

Bitte den ausgefüllten Fragebogen einreichen an:

zentrale-vignette@ezv.admin.ch (bitte sowohl im Word- **wie auch** im PDF-Format)

oder

Oberzolldirektion, Abteilung Verkehrsabgaben, Monbijoustrasse 91, 3003 Bern