



19.045

Nationalstrassenabgabegesetz. Änderung

Loi relative à la vignette autoroutière. Modification

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.12.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Die vorwiegend technische Vorlage bezweckt, das Abgabesystem für die Benutzung von Nationalstrassen mit einer elektronischen Alternative zu ergänzen. Nebst der bisherigen Klebevignette soll den Nutzerinnen und Nutzern der Nationalstrassen wahlweise eine elektronische Vignette, die E-Vignette, zur Verfügung stehen. Ursprünglich war vom Bundesrat geplant, die Klebevignette durch eine E-Vignette zu ersetzen. In der Folge und auch nach Kenntnis der Vernehmlassungen entschied sich der Bundesrat dann aber für eine Sowohl-als-auch-Variante und damit für eine freiwillige E-Vignette, wie sie mit der Motion Candinas gefordert worden war. Diese E-Vignette soll an das Kontrollschild und nicht wie die Klebevignette an ein bestimmtes Fahrzeug gebunden sein. Sie soll in einem Erhebungssystem zwecks Überprüfbarkeit registriert werden.

In der Vernehmlassung wurde die Einführung einer E-Vignette zwar mehrheitlich begrüsst, es gab aber auch erhebliche Bedenken. Diese richteten sich auf den fraglichen Nutzen, die Gefahr des Datenmissbrauchs und die Gefahr der permanenten Überwachung. Der günstigere und effizientere

AB 2019 S 1191 / BO 2019 E 1191

Vertrieb, kein Kleben und Kratzen, jederzeitige ortsungebundene Einlösbarkeit, Erleichterung bei einem Wechselnummernschild und bei einem Scheibenbruch können als Vorteile der E-Vignette abgebucht werden; die rasche Überprüfbarkeit auf Sicht und der anonyme Erwerb, auch als nützliches Weihnachtsgeschenk, als Vorteile der herkömmlichen Klebevignette. Was gleich bleibt, ist der Preis von 40 Franken, nachdem der Souverän im Jahr 2013 eine Preiserhöhung abgelehnt hat.

Der Lösungsansatz des Bundesrates beruht auf drei Pfeilern:

1. Es besteht Freiwilligkeit, solange der Anteil der Klebevignetten mindestens 10 Prozent aller verkauften Vignetten beträgt.
2. Der Verkauf der E-Vignette erfolgt ausschliesslich durch die Eidgenössische Zollverwaltung über die Applikation Via und ist an das Kontrollschild gebunden.
3. Die Kontrolle über die Fahrberechtigung erfolgt über eine abrufbare Registrierung.

Anlass zu einer Vertiefung in der Kommission gaben nicht so sehr die technische Lösung der E-Vignette als vielmehr verschiedene andere Fragen: erstens die Fragen rund um den Datenschutz, zweitens Fragen um den fahrleistungsunabhängigen Charakter der Abgabe und damit das Verbot der Geolokalisierung – bereits in der Vernehmlassung wurden Stimmen laut, die in der Einführung der E-Vignette den ersten Schritt zur Einführung von Road-Pricings befürchteten – und drittens Fragen zum differenzierten Vertrieb durch die Eidgenössische Zollverwaltung und die Kantone. Mit diesen drei Punkten hat sich die Kommission vertieft auseinandergesetzt. Die Kommission beantragt Eintreten auf die Vorlage und folgt in der Detailberatung unverändert dem Gesetzesentwurf des Bundesrates.

Maurer Ueli, Bundespräsident: Die elektronische Vignette ist seit langer Zeit ein Thema. Der Bundesrat hat das im Legislaturprogramm 2015 bis 2019 vorgesehen. Es gab auch Diskussionen in den entsprechenden Kommissionen wie in der nationalrätlichen KVF, die eine Motion eingereicht hat, die angenommen wurde. Der Bundesrat hat dann im Sommer 2017 eine Vernehmlassung zur E-Vignette durchgeführt. Die Resultate der Vernehmlassung waren widersprüchlich. Insbesondere wurde bemängelt, dass es hohe Investitionskosten





braucht, um die elektronische Vignette einzuführen; man hat datenschutzrechtliche Bedenken angemeldet und eine flächendeckende automatische Kontrolle kritisiert.

Die Vernehmlassung zeigte, dass ein reiner Systemwechsel, also nur noch elektronische Vignette, kaum mehrheitsfähig ist. In der Zwischenzeit wurde dann eine Motion Candinas 18.3701 eingereicht für eine freiwillige digitale Vignette. Der Bundesrat hat dies entsprechend auch besprochen. Die Motion wurde angenommen, und der Bundesrat hat Ihnen jetzt eine Botschaft – man könnte sagen, einen typisch schweizerischen Kompromiss – unterbreitet. Eine automatische elektronische Vignette ist nicht möglich, aber sie wird von Teilen der Vernehmlassungsteilnehmer gewünscht. Also schlagen wir Ihnen eine doppelte Lösung vor: Wir bleiben einerseits bei der Klebevignette, aber es gibt die freie Wahl, man kann die Vignette andererseits auch elektronisch haben.

Festzustellen ist, dass das keine Vorstufe des Mobility-Pricings darstellt; es ist eine rein technische Lösung, indem die Wahlfreiheit gewährleistet ist. Die Kontrolle soll wie bisher durch die Zollverwaltung und die Polizei erfolgen. Da es kein automatisiertes Kontrollsystem ist, sind die Investitionskosten damit bedeutend geringer. Die jährlichen Betriebskosten können mit der E-Vignette gesenkt werden. Wir bezahlen jetzt pro verkaufte Vignette vier Franken, 10 Prozent der Vignette gehen also an den Vertrieb. Mit der elektronischen Variante passiert das automatisch. Wo das dann elektronisch passiert, sparen wir diese vier Franken also.

Etwa 20 Prozent aller Autobahnvignetten werden im Ausland abgesetzt. Daher gehen wir davon aus, dass wir dort nur die E-Vignette anbieten werden. Wir werden eine entsprechende Informationskampagne machen. Wenn jemand sie aber nicht elektronisch gelöst hat, kann er an der Grenze nach wie vor eine Klebevignette kaufen. Wir gehen davon aus, dass diese elektronische Vignette im Zusammenhang mit dem Ausland etwa 8 Millionen Franken an Einsparungen bringt, weil sie nicht mehr an der Grenze verkauft werden wird. Es sind nicht die Grenzwachter, die das machen werden, sondern den Verkauf wird eine Organisation machen, die wir dafür engagieren werden.

Die Einführung dieses dualen Systems soll auf den Vignettenjahrgang 2022 erfolgen, weil dann noch die entsprechenden Verordnungen gemacht werden müssen. Wir haben dafür bereits eine App, auch beispielsweise für Wohnwagen usw. Wir haben hier im Rahmen des Digitalisierungsprogramms Dazit mit dieser App nebenbei den Preis "Master of Swiss Apps 2019" gewonnen. Die App heisst "Via Strassenabgaben", und Sie können sie gerne einmal testen. Wir machen bereits erste Erfahrungen mit elektronischen Anmeldungen im Bereich der Dazit-Umsetzung, und dort funktioniert das.

Die Vorlage sieht vor, dass die Produktion der Klebevignette komplett einzustellen ist, sobald sie einmal am Gesamtumsatz weniger als 10 Prozent ausmacht. Es laufen also beide Systeme parallel, und wenn es nur noch 10 Prozent Klebevignetten gibt, würden wir alles automatisieren – das ist Teil dieser Vorlage. Insgesamt machen wir einen pragmatischen Vorschlag. Es gibt einen grossen Wunsch und eine Nachfrage nach einer elektronischen Vignette. In Zukunft sind beide Vignettenarten möglich. Das ist im Gesetz geregelt. Wenn Sie dem so zustimmen, dürfte es ab 2022 möglich sein, die Vignette auch elektronisch zu lösen.

Daher bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und ihr so zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ersatz eines Ausdrucks; Art. 2; 3; Gliederungstitel vor Art. 6; Art. 6a; 7 Titel, Abs. 1, 2, 5; Art. 7a; 7b; 8 Abs. 2; 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'une expression; art. 2; 3; titre précédant l'art. 6;



art. 6a; 7 titre, al. 1, 2, 5; art. 7a; 7b; 8 al. 2; 9

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 9a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Ich möchte nur zu den Artikeln 9a, 11 und 12a etwas zuhanden der Materialien ausführen, weil wir uns auch in der Kommission mit diesen drei Themen vertieft auseinandergesetzt haben.

Bei Artikel 9a geht es um die Frage, wer zuständig sein soll, die E-Vignette zu vertreiben. Auch in den Vernehmlassungen haben verschiedene Kantone Interesse daran bekundet, so, wie sie heute die Klebevignette vertreiben, im Inland in Zukunft auch die E-Vignette vertreiben zu können. Die Kommission hat sich davon überzeugen lassen, dass der Ansatz des Bundesrates eines zentralen Vertriebs der E-Vignette durch die Eidgenössische Zollverwaltung verschiedene Vorteile aufweist. Man verspricht sich davon zu Recht eine höhere Vertriebseffizienz zu tieferen Kosten und auch ein

AB 2019 S 1192 / BO 2019 E 1192

einheitliches Distributionssystem – ein Distributionssystem, eine Datenbank für die E-Vignette, und zwar für die E-Vignette, die aus dem Ausland bezogen wird oder im Inland erworben werden kann. Das dafür erforderliche System würde bei einem zentralen Vertrieb durch die Eidgenössische Zollverwaltung aus einer Hand durch den Bund entwickelt, betrieben und unterhalten werden können. Die E-Vignette wie die Klebevignette durch die Kantone abgeben zu lassen, hiesse, einen aus Nutzersicht unnötigen Umweg mit zusätzlichen Schnittstellen zwischen Kantonen und Bund in Kauf zu nehmen. Entsprechend hat man sich dann nach längerer Diskussion in der Kommission dafür entschieden, auch in diesem Punkt dem Bundesrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 10 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 10 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 11

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Das war ja ein Vorteil der Klebevignette: Die Überprüfbarkeit, die Kontrolle erfolgte nämlich auf Sicht. Man konnte an der Scheibe sehen, ob jemand die farbige Vignette aufgeklebt hatte oder nicht. Das wird in Zukunft mit einer elektronischen Vignette so nicht mehr möglich sein. Deshalb sind in Artikel 11 die Voraussetzungen der Kontrollen definiert. Wer soll diese Kontrollen machen können? Es sind dies die Eidgenössische Zollverwaltung an der Grenze und im grenznahen Raum sowie auch in Zukunft die Kantone im Landesinneren. Beiden soll es gestattet sein, nicht nur Kontrollen durchzuführen, sondern auch Anlagen für automatisierte Kontrollen zu erstellen. Wenn von automatisierten Kontrollen die



Rede ist, dann denkt man an mobile, einfache Kameras oder aber auch an stationäre Kontrollanlagen. Praktisch wird man sich das so vorstellen müssen, dass man von einer Polizeipatrouille angehalten werden kann. Diese scannt das Nummernschild und erkennt dann im System, ob die Berechtigung, die Nationalstrasse zu befahren, vorliegt oder nicht.

Angenommen – Adopté

Gliederungstitel vor Art. 12a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre précédant l'art. 12a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 12a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Artikel 12a wird am meisten Diskussionen nach sich ziehen, vielleicht auch noch in der weiteren Beratung dieses Geschäftes. Es geht nämlich um den Datenschutz. Beim Erwerb der Vignette werden das Registrierungsdatum und das Kontrollschild jener Fahrzeuge erfasst, die zur Benützung der Nationalstrassen berechtigt sind. Die Kontrollbehörden müssen also mindestens darauf zurückgreifen können, diese Daten nötigenfalls auch bearbeiten und bei fehlerhaften Eingaben korrigieren können.

Dabei gilt, und darauf legte die Kommission hohen Wert, dass die Daten nur so lange aufbewahrt werden dürfen, wie das für den vorgesehenen Zweck notwendig ist. Es dürfen keine Fahrstrecken aufgezeichnet und ausgewertet werden. Es geht also um das Verbot der Geolokalisierung. Wir möchten nicht, dass die Daten in ferner Zukunft dafür benützt werden könnten, davon ein Road-Pricing-System abzuleiten.

Die Weitergabe der Daten ist nur zulässig, soweit dies für die Durchführung von Kontrollen, für die Verfolgung von Widerhandlungen oder im Rahmen der Amtshilfe zum Vollzug des Gesetzes erforderlich ist. Artikel 12a regelt den Umgang mit diesen Daten. Man vertraut darauf, dass die strengen Datenschutzregeln auch beachtet werden und im Einklang mit dem Datenschutzgesetz stehen, das wir morgen behandeln werden.

Maurer Ueli, Bundespräsident: Ich möchte noch unterstreichen, was Ihr Kommissionssprecher gesagt hat. Das war Thema einer grossen Diskussion: Datenschutz. Wenn ein Fahrzeug angehalten wird, stellen wir einfach fest, ob die Vignette bezahlt wurde oder nicht. Der Fahrzeuglenker kann das auf dem i-Phone ausweisen; wenn ein solches nicht vorhanden ist, prüfen wir die Liste. Es gibt keine weitere Kontrolle. Er bezahlt dann einfach die Vignette, falls er das noch nicht gemacht hat. Es werden keine Daten gespeichert. Wir verfügen also dazu über keine Daten. Das war ja die Angst der Gegner, die sagten, dass dann alle wissen würden, wo man zu welcher Zeit durchgefahren sei. Das ist nicht der Fall. Es geht hier um eine rein technische Massnahme: Entweder hat man einen Kleber, hat die Vignette auf dem i-Phone, oder es wird anhand der Liste kontrolliert, und dabei werden nicht irgendwie Daten gespeichert. Sollten Daten von einer Kamera festgehalten werden, werden diese wieder gelöscht. Das Datenschutzproblem ist damit also gelöst bzw. besteht nicht.

Angenommen – Adopté

Art. 12b-12g: Gliederungstitel vor Art. 12h; Art. 12h; 13 Titel, Abs. 1, 1bis; 14 Abs. 1; 15 Abs. 1; 16 Abs. 1; 18 Abs. 1, 3, 4; 19a; Ziff. II, III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Art. 12b-12g: titre précédant l'art. 12h; art. 12h; 13 titre, al. 1, 1bis; 14 al. 1; 15 al. 1; 16 al. 1; 18 al. 1, 3, 4; 19a; ch. II, III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Annexe

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Nur eine kurze Bemerkung: Das nenne ich kreative Gesetzgebung, was mit dem Anhang gemacht wird. Man antizipiert die Situation, dass der Anteil der Klebevignetten unter 10 Prozent fällt. Entsprechend müsste dann die Gesetzgebung verändert werden, weil es die Klebevignette nicht mehr gibt; entsprechend müsste das Strassenverkehrsgesetz nachträglich korrigiert werden. Mit diesem Anhang ist jetzt vorgesehen, dass der Bundesrat dann, wenn der Anteil an Klebevignetten nicht mehr 10 Prozent erreicht, unmittelbar das abgeänderte Gesetz in Kraft setzen kann. Hier ist viel Kreativität im Spiel, die man sich auch bei anderen Gesetzgebungen vorstellen könnte.

AB 2019 S 1193 / BO 2019 E 1193

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Bundespräsident nickt. *(Heiterkeit)* Herr Engler, möchten Sie sich noch einmal äussern?

Engler Stefan (M, GR), für die Kommission: Nein, ich kann nicht den Pausenclown spielen. *(Heiterkeit)*

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Es ist jetzt schwierig für mich, den Bundespräsidenten noch zu motivieren. *(Heiterkeit)* Er verzichtet auf das Wort.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 19.045/3307)

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté