



19.045

**Nationalstrassenabgabegesetz.  
Änderung****Loi relative  
à la vignette autoroutière.  
Modification***Zweitrat – Deuxième Conseil*

## CHRONOLOGIE

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

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.09.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

*Antrag der Mehrheit*  
Eintreten*Antrag der Minderheit*  
(Umbricht Pieren, Geissbühler, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)  
Nichteintreten*Proposition de la majorité*  
Entrer en matière*Proposition de la minorité*  
(Umbricht Pieren, Geissbühler, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)  
Ne pas entrer en matière

**Graf-Litscher** Edith (S, TG), für die Kommission: Seit 1985 kleben die Autofahrerinnen und Autofahrer jedes Jahr eine neue Autobahnvignette auf die Windschutzscheibe ihres Fahrzeugs. Dies passiert, nachdem wir oft mühsam und unzeitgemäss zuerst die Vignette des Vorjahres abgekratzt haben. Dieses System soll nun mit einer zeitgemässen elektronischen Vignette ergänzt werden, und die Nationalstrassenabgabe soll sanft in Richtung Digitalisierung geführt werden.

Die E-Vignette kann nach heutigem Stand der Technik über eine App oder Web-Applikation erworben werden. "Was lange währt ...": Bereits 2012 diskutierten wir – leider chancenlos – im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz die Einführung einer E-Vignette. 2016 hat der Ständerat den Ball wieder aufgenommen und bei der Diskussion über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) dem Bundesrat den Auftrag erteilt, bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette zu unterbreiten. Mit dieser Vorlage soll nun einem breiten Bedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen werden, indem die Klebevignette mit einer elektronischen Alternative ergänzt wird.

Nachdem der vollständige Ersatz der Klebevignette in der durchgeführten Vernehmlassung kritisch beurteilt worden war, schlägt der Bundesrat nun die Einführung einer E-Vignette auf freiwilliger Basis vor. Somit sollen die Benutzerinnen und Benutzer von Autobahnen ab der geplanten Einführung 2022 für die Zahlung der Gebühren zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Version wählen können.

Im Unterschied zur Klebevignette ist die E-Vignette nicht an ein bestimmtes Fahrzeug, sondern an das Kontrollschild gebunden. Zudem ist die Kommission der Auffassung, dass dem Datenschutz mit dieser Vorlage ausreichend Rechnung getragen wird. Bedenken hat die Mehrheit jedoch betreffend die geplanten automatisierten Kontrollen durch fix installierte Anlagen. Mit 12 zu 11 Stimmen spricht sich die Kommission dafür aus, dass solche Kontrollen ausschliesslich stichprobenartig mit mobilen Geräten erlaubt sein sollen. Eine Minderheit I beantragt, am Beschluss des Ständerates bzw. am Entwurf des Bundesrates festzuhalten. Ausserdem ist es der Kommissionsmehrheit ein Anliegen, dass die Klebevignette von der Eidgenössischen Zollverwaltung nicht nur an der Grenze, sondern weiterhin auch im Ausland vertrieben wird.





Die Kommission unterstützt die Stossrichtung der Gesetzesänderung, wie sie bereits im Ständerat angenommen wurde, und beantragt Ihnen mit 18 zu 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten sowie die Vorlage anzunehmen. Insbesondere sind wir der Ansicht, dass wir der Bevölkerung eine zeitgemässe Lösung anbieten müssen.

Eine Minderheit beantragt dem Rat, nicht auf die Vorlage einzutreten. Sie kritisiert, dass die Kosten der vorgeschlagenen Kontrollanlagen sowie der Kontrollaufwand unverhältnismässig hoch seien. Zudem befürchtet die Minderheit, dass die E-Vignette ein erster Schritt auf dem Weg zur Einführung von Mobility-Pricing sei. Weitere Minderheiten beantragen einerseits die Streichung der Kompetenz des Bundesrates, den Zeitpunkt der Abschaffung der Klebevignette ohne eine neue Konsultation des Parlamentes zu bestimmen, und andererseits die Reduktion einer allfälligen Busse auf 80 Franken.

Im Namen der Mehrheit der Kommission bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Mehrheit zu folgen.

**Borloz Frédéric** (RL, VD), pour la commission: Depuis 1985, la vignette autoroutière existe en Suisse. Son prix a été augmenté une fois pour s'élever aujourd'hui à 40 francs. Une augmentation à 100 francs avait à l'époque été refusée en votation populaire. La vignette contribue aujourd'hui à approvisionner le Forta, c'est-à-dire le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, de 4,6 milliards de francs.

En 2019, le Conseil fédéral a présenté son projet de modification légale afin d'introduire la vignette électronique. Comme de nombreuses réactions ont été enregistrées, le Conseil fédéral propose une solution un peu hybride, ou typiquement helvétique, c'est-à-dire que la vignette sera autocollante ou électronique. Ainsi, les craintes de contrôle automatique systématique sont apaisées; les craintes de privation de liberté également. En effet, nombreux sont ceux qui craignent une société par trop policée, où la simple recherche automatique d'une infraction conduit inmanquablement à un contrôle plus large de chaque personne. Mais le monde est aujourd'hui déjà tellement digitalisé que ces craintes ne sont pas toujours très objectives, il faut bien le reconnaître.

Finalement, dès 2022, quiconque voudra une vignette électronique pourra l'obtenir en s'inscrivant sur Internet. Les contrôles seront effectués par la police et les douanes. Chaque vignette sera liée non plus à un véhicule, mais à une plaque d'immatriculation. Cela est susceptible de générer une diminution des recettes, qui pourrait être compensée par une augmentation de recettes, due précisément à la simplicité nouvelle de l'accès à la vignette électronique.

Les frais d'installation et de contrôle seront fixes et seront intégrés dans les budgets annuels de remplacement des infrastructures actuelles, soit des cantons, soit de la Confédération. La commission propose d'introduire la possibilité de faire des contrôles mobiles et sporadiques, ce qui est contesté par deux minorités – vous le verrez tout à l'heure.

On peut aussi prévoir un gain environnemental, puisque la vignette actuellement en plastique devrait rapidement disparaître ou devenir presque inexistante. En effet, à terme, le Conseil fédéral propose d'annuler purement et simplement la vignette physique, dès qu'elle n'atteindra plus que 10 pour

AB 2020 N 1524 / BO 2020 N 1524

cent des vignettes vendues – ce sont aujourd'hui environ 5,6 millions de vignettes qui sont vendues chaque année.

Une minorité propose de ne pas supprimer la vignette classique sans une nouvelle décision des chambres. D'autres minorités visent à ne pas entrer en matière, ou à renoncer au contrôle automatique, ou encore à éviter une amende supérieure à 80 francs contrairement aux 200 francs prévus dans le projet du Conseil fédéral.

La question de la protection des données est au cœur des oppositions à ce projet, tout comme les craintes de voir son introduction n'être qu'un premier pas vers la tarification de la mobilité. Au final, le Conseil des Etats, comme votre commission, a adhéré au projet: le Conseil des Etats, par 39 voix contre 2 et 0 abstention, et la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, par 18 voix contre 6.

Je ne peux que vous recommander vivement d'entrer en matière sur ce projet et de l'accepter.

**Umbricht Pieren Nadja** (V, BE): Ich spreche sowohl für meinen Nichteintretensantrag als auch für meine Fraktion.

Bei dieser Gesetzesänderung geht es um die Einführung einer elektronischen Autobahnvignette. Der uns vorliegende Gesetzentwurf kommt sehr harmlos daher: Autofahrende können weiterhin selbst entscheiden, ob sie die bisherige Klebevignette oder neu eine E-Vignette kaufen wollen. Es brauche keine neuen Anlagen für Kontrollen, die Kosten seien minim, und die Einführung einer E-Vignette sei keine Vorstufe zur Einführung



von Mobility-Pricing. Eigentlich würde nichts dagegen sprechen. Sogar die Linken und Grünen finden es super, wenn die Autofahrer nun endlich vom einmal jährlichen lästigen Abkratzen der Klebevignette befreit werden. Es freut mich natürlich besonders, dass sich nun auch autofeindliche Personen hier im Saal für die Autobesitzer einsetzen und diese von der jährlichen Last befreien.

Leider ist diese Vorlage nicht so harmlos, wie sie auf den ersten Blick daherkommt, und leider geht es wohl den Linken und Grünen nicht darum, die Autofahrenden von einer Last zu befreien. Die Vorlage hat viele Tücken. So steht zum Beispiel in der Botschaft zu dieser Gesetzesänderung, dass bei einer hohen Missbrauchsquote die Beschaffung von Anlagen für automatisierte Kontrollen zwecks systematischer Kontrollen geprüft werden müsse. Das bedeutet also doch neue Anlagen, und die Kosten für diese werden in der vorliegenden Botschaft nicht beziffert.

Um an Zahlen zu gelangen, muss man den Bericht des Bundesrates für eine elektronische Erhebung der Nationalstrassenabgabe vom 2. Dezember 2016 lesen. Dort sind unter Ziffer 9.6 Investitionskosten von total 76,6 Millionen Franken aufgeführt, unter anderem für fixe und mobile Kontrollanlagen. Zudem werden in diesem Bericht unter Ziffer 9.7 Betriebskosten von 31 Millionen Franken aufgeführt. In diesem Bericht ist auch zu lesen, dass die E-Vignette keine Vorstufe zum Mobility-Pricing sei. Weiter steht dort aber: "Die einzige Gemeinsamkeit liegt im möglichen Einsatz der Videotechnik, wie sie etwa im Rahmen des Mobility-Pricing für eine Objektgebühr zum Einsatz käme."

Mit dieser Vorlage geben wir dem Bundesrat zudem den Freipass, den Zeitpunkt der Abschaffung der Klebevignette zu bestimmen, ohne dass wir im Parlament nochmals darüber beraten können.

Ich beantrage Ihnen, auf diese Vorlage nicht einzutreten. In dem uns vorliegenden Bericht ist von Mobility- und Road-Pricing, ja sogar von emissionsabhängigen Tarifen die Rede. Ich befürchte, dass hinter der Einführung einer E-Vignette andere Absichten stecken, als lediglich dem Autofahrer das einmal jährliche Abkratzen und den einmal jährlichen Kauf vor Ort der Klebevignette zu ersparen.

Weshalb soll nun die E-Vignette eingeführt werden, wenn die Verwaltung bereits einen Auftrag hat, ein Gesetz für ein Pilotprojekt zur Einführung von Mobility-Pricing zu erstellen? Bei dessen Einführung würde die Abgabe für die Vignette wohl hinfällig werden.

Ich bin gegen jegliche Einführungen neuer Systeme, welche die Möglichkeit bieten, durch die Hintertür neue oder höhere Abgaben auf der Strasse einzuführen, und bitte Sie deshalb, meine Minderheit zu unterstützen und nicht auf diese Vorlage einzutreten.

**Piller Carrard** Valérie (S, FR): Le système actuel de la vignette autoroutière autocollante date de 1985. Le présent projet vise à introduire la vignette électronique mais sous forme facultative; elle n'est donc guère contestée. Le groupe socialiste a affirmé à plusieurs reprises son soutien à la vignette électronique et réitère ici sa position.

Les usagers des autoroutes doivent avoir le choix, dès 2022, entre la vignette autocollante traditionnelle et sa version numérique. C'est dans l'air du temps, plusieurs pays voisins ayant déjà adopté la vignette électronique ou étant sur le point de le faire.

Ce nouveau système présente beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients. Le collage de la vignette et le retrait des anciennes vignettes sont des gestes dépassés qui doivent être remplacés par un système électronique permettant par ailleurs une taxe différenciée, si nécessaire, par la suite. Autre atout: la vignette électronique permet de se passer d'un système de distribution et d'un réseau de points de vente coûtant cher. Ce système est aussi bénéfique pour l'environnement car, en supprimant les ventes de vignettes à la frontière, il réduit le risque de bouchons à la douane.

De plus, ce système doit permettre de diminuer la proportion de fraudes, qui s'élève à environ 5 pour cent selon le rapport de consultation, ce qui correspond à une perte de recettes estimée à environ 15 millions de francs par an. En plus des postes de douane des autoroutes, des stations-service, des aires de repos et des jonctions autoroutières, les contrôles seront désormais aussi possibles ultérieurement hors autoroutes. Les automobilistes étrangers qui n'auront pas enregistré valablement la vignette, pourront aussi être sanctionnés en Suisse, partout et ultérieurement.

De plus, les propriétaires de véhicules à plaques d'immatriculation interchangeables ne devront plus acquérir une vignette par véhicule. Là aussi, la vignette électronique correspond à un besoin. Certes, le contrôle des enregistrements vidéo des plaques de contrôle non identifiées entraînera de grosses dépenses en personnel, mais comme la rémunération des partenaires de distribution des vignettes et la supervision de la logistique disparaîtront, les coûts d'exploitation et de collecte seront au final moins élevés, selon le message sur ce projet de loi.

Pour notre groupe, ce point mérite une attention particulière. L'acceptation du projet dépend fortement d'une



meilleure comptabilité du système dans son ensemble.

Par conséquent, notre groupe soutiendra l'ensemble des propositions de la majorité de la commission, sauf à l'article 11, qui traite des contrôles, où nous soutiendrons la minorité I (Schaffner).

**Aebischer** Matthias (S, BE): Man wird in ein paar Jahren über unsere Diskussion hier möglicherweise lächeln. Ich schlage vor: Geniessen wir sie also! Wir werden den Grosskindern einmal von kleinen Klebeetiketten erzählen – jedes Jahr waren sie in einer anderen Farbe auf die Windschutzscheibe zu kleben. Beweise für diese Geschichte wird man dann keine haben, denn sammeln kann man die farbigen Etiketten ja nach dem Abrubeln nicht mehr. Es ist also Zeit, dass wir den alten Zopf abschneiden. Im Zeitalter, wo mit einer Bewegung auf dem Handy bezahlt und per Knopfdruck Geld verschoben wird, versprühen der Kauf und das Aufkleben der Vignette schon fast Nostalgie.

Für die SP ist klar: Man kann einen solchen Wechsel nicht von einem Tag auf den andern realisieren. Das System mit Klebevignette und elektronischer Vignette begrünnen wir deshalb. Wie lange das duale System Bestand hat, entscheiden die Autofahrerinnen und -fahrer selbst. Gemäss Vorlage wird die Klebevignette abgeschafft, wenn ihr Anteil weniger als 10 Prozent beträgt. Dieses Vorgehen erachten wir als sinnvoll. Die SP-Fraktion ist auch der Meinung, dass sinnvolle Kontrollen und der Datenschutz bei dieser Transformation zwei wichtige Punkte sind; dazu dann mehr in der Detailberatung.

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten.

AB 2020 N 1525 / BO 2020 N 1525

**Romano** Marco (M-CEB, TI): Quante volte negli ultimi decenni ci siamo chiesti quando arriverà la vignetta elettronica? Tutto è sempre più digitale, ma in Svizzera si continua ad appiccicare la vignetta cartacea sul parabrezza della macchina.

Finalmente anche noi, nel nostro paese, ci attrezzeremo di un contrassegno autostradale elettronico, volontario e pratico tanto per i cittadini residenti in Svizzera quanto per chi attraversa o visita il nostro paese. Ora ci siamo, ecco le basi legali per la vignetta elettronica, come auspicato dal PPD già nel 2018 con una mozione Candinas. Per chi lo vorrà, sono finiti i tempi di grattare il parabrezza e non vi è più la necessità di appiccicare più vignette in caso di targhe trasferibili, cambio di automobili o di rottura del vetro frontale.

Con il principio "un numero di targa, una vignetta" avremo maggiore equità e praticità. Chi vorrà restare sul tradizionale potrà nei prossimi anni continuare ad acquistare la vignetta autocollante. Per tanti altri basterà pagare on line e il veicolo, grazie al suo numero di targa, sarà autorizzato a viaggiare sulle strade nazionali.

Es ist Tatsache, dass die Reform Nutzen und Mehrwert hat. Sowohl für die einheimischen Bürger wie auch für den Transit- und Tourismusverkehr ist die Einführung der elektronischen Autobahnvignette auf freiwilliger Basis ein praktischer und logischer Schritt in die digitale Welt. Das Prinzip der an die Kontrollschildnummer gebundenen E-Vignette löst mehrere praktische Probleme und ist bürgerfreundlich. Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP begrüsst diese Entwicklung und unterstützt im Grundsatz die bundesrätliche Vorlage und die Mehrheit der vorberatenden Kommission.

Die Gewährung des dualen Systems Klebevignette oder E-Vignette ist eine pragmatische Lösung. Politisch muss hervorgehoben werden, dass dieses Projekt nicht als Hintertür für weitere politische Anliegen dienen kann. Die Digitalisierung der Autobahnvignette dient sowohl heute als auch in den kommenden Jahren nicht als Basis für eine systematische Kontrolle des Verkehrs. Auf der E-Vignette können und sollen nicht Road- oder Mobility-Pricing-Projekte aufgebaut werden. Mit der Annahme der Vorlage geht es einzig um eine technische Ergänzung und Aufdatierung des Erhebungssystems – heute geht es nicht um mehr, morgen geht es nicht um mehr.

La vignetta elettronica è solo una moderna e pratica modalità di pagamento della tassa di utilizzo delle strade nazionali. La digitalizzazione del sistema non deve quindi essere utilizzata per introdurre altri progetti politici quali un controllo sistematico dell'utilizzo delle autostrade e progetti di mobility pricing.

Aus diesem Grund wollen wir, wie die Mehrheit der Kommission und viele Teilnehmer der Vernehmlassung, dass das Kontrollsystem sich auf das Minimale begrenzt, immer bürgerfreundlich und nicht belastend ist. Fixe Anlagen sind nicht notwendig, unverhältnismässig und entstehen nur unsere Autobahnen. Es genügt ein ausschliesslich stichprobenartiges, aber strenges Kontrollsystem mittels mobiler Geräte, vor allem im Grenzraum – das alles datenschutzkonform und mit dem Ziel, die Verkehrsflüsse nicht zu beeinträchtigen. Im Rahmen des Transitverkehrs geschieht dies, wie in der Kommission lange besprochen, besser bei der Einfahrt als bei der Ausfahrt.



Il controllo, in futuro logicamente sempre più digitale, resta nelle mani delle polizie e delle guardie di confine. Rifiutiamo l'installazione di grandi impianti fissi, sono sufficienti controlli a campione tramite supporti mobili, soprattutto nelle zone di confine. Ci si può quindi chiedere se vi sono rischi di abusi. Certo, il pericolo c'è, c'è anche oggi, ma il nostro Stato ha fiducia nei cittadini e, soprattutto, nei periodi chiave dell'anno sarà necessario svolgere controlli severi.

Per questo motivo rifiutiamo anche di abbassare l'importo della multa. Chi abusa dovrà sempre pagare 200 franchi e cioè oltre il doppio del prezzo della vignetta che ha provato a non pagare, eludendo la legge.

Die Kosten der Einführung der E-Vignette müssen minimiert werden, indem das Inkasso maximiert wird – keine fixen Strukturen, intensive Kontrollen und Bussen von 200 Franken. Für Ausländer muss zudem der Verkauf der traditionellen Vignette im nahen Ausland weiterhin gewährleistet werden.

**Trede Aline (G, BE):** Wie Sie jetzt schon mehrfach gehört haben, geht es in dieser Vorlage im Wesentlichen darum, dass es eine Alternative zur Klebevignette geben soll: eine elektronische Vignette. Wir sind froh, dass wir dieses Geschäft heute beraten können, denn es hat schon einen längeren Weg hinter sich und auch schon eine längere Geschichte. Nicht nur im Parlament hat es eine längere Geschichte, sondern eben auch in der Bevölkerung. Der Wunsch wurde immer grösser, dass eine Alternative zu dieser Klebevignette eingeführt wird. Die Gründe, Sie haben es bereits in den vorangehenden Voten gehört, sind sehr breit. Es ist vom Abkratzen bis hin zur Digitalisierung die Rede. Kollegin Umbricht Pieren hat gesagt, dass wir uns sogar dafür einsetzen, dass man die Vignette nicht mehr abkratzen muss. Das Schöne daran ist aber, dass es freiwillig ist. Man kann diese Vignette weiterhin an die Frontscheibe kleben und weiterhin abkratzen. Da ich meine Vignette ja nicht mehr vom Velo abkratzen kann, könnte ich also wenigstens diese Vignette noch abkratzen, wenn ich das möchte.

Uns war auch der Datenschutz ein wichtiges Anliegen. Wir haben es gehört, auch in der Kommission: Es wurde auch vonseiten des Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten geprüft, ob diese Vorlage, wie sie jetzt vorliegt, auch mit der technischen Umsetzung, ganz klar den Datenschutzrichtlinien entspricht.

Seien wir ehrlich: Die Einführung einer elektronischen Vignette ist jetzt auch nicht so eine wahnsinnige Sache. Ein Blick auf die Nachbarländer, allen voran Österreich, zeigt, dass sie dort die Übergangsphase auch sehr einfach hinter sich bringen konnten. Auch dort war während eines gewissen Zeitraums beides möglich; in Österreich ist es ein bisschen anders geregelt. Bei uns wird es so sein, dass man eben beides, eine Klebe- oder eine elektronische Vignette, haben kann. Die Klebevignette wird abgeschafft, wenn ihr Verkauf wirklich unter 10 Prozent gesunken ist. Es ist also nicht einmal zeitlich befristet, es ist wirklich nach dem Bedürfnis der Bevölkerung geregelt. Sonst bleibt alles gleich: Die Kontrollen bleiben gleich, die Bussen bleiben gleich, der Preis der Vignette bleibt gleich.

Die grüne Fraktion begrüsst diesen ganz kleinen Schritt in die Moderne.

**Wasserfallen Christian (RL, BE):** Die FDP-Liberale Fraktion bittet Sie, auf den Gesetzentwurf einzutreten und dann entsprechend auch den Mehrheiten zu folgen.

Beim Eintreten ist uns Folgendes wichtig, nämlich dass das neue Gesetz über die E-Vignette folgenden fünf Punkten genügen muss:

1. Das mögliche neue System soll so einfach wie möglich sein.
2. Es muss ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.
3. Das heikle Thema Datenschutz muss geklärt werden.
4. Es soll keine flächendeckenden Kontrollen an der Grenze geben.
5. Es soll keine Einführung von Road-Pricing durch die Hintertür ermöglichen.

Kommen wir zum Kosten-Nutzen-Verhältnis. Heute verkauft die Schweiz rund zehn Millionen Vignetten pro Jahr – dieses Jahr sind es aufgrund von Corona wohl etwas weniger. Zwei Millionen Vignetten werden im Ausland verkauft, sechseinhalb Millionen in der Schweiz und eineinhalb Millionen an den Grenzübergängen, insbesondere an den Autobahnzollstellen. Dabei fallen Betriebskosten für die Klebevignette von rund 36 Millionen Franken an, was relativ hoch ist; das sind rund 4 Franken Vertriebskosten pro Vignette. Dort kann man dann mit der elektronischen Vignette natürlich entsprechend auch Geld einsparen. Es muss eines der Ziele sein, diese Kosten dort nach unten zu drücken.

Ebenso ist es sinnvoll, dass im Ausland in Zukunft nur noch eine elektronische Vignette angeboten wird. Damit spart man insbesondere Betriebskosten und erhöht entsprechend die

AB 2020 N 1526 / BO 2020 N 1526

Effizienz. Man spricht von Einsparungen von rund 8 Millionen Schweizerfranken.

In Artikel 19a geht es ebenfalls um die Abschaffung der Klebevignette, und zwar bei weniger als 10 Prozent der



Verkäufe. Diese Massnahme wird von der Mehrheit unserer Deputation und Fraktion so unterstützt. Denn wenn man dann zwei hybride Systeme hat, die nicht gut miteinander auskommen, bzw. wenn man eine klassische Doppelspurigkeit schafft, wird es sicher teurer und ineffizienter, auch für die Verwaltung und den Vertrieb sowie für die Ausstellung der Vignetten.

Kommen wir noch zur einfachen Umsetzung. Es ist so, dass wir heute – das muss man neidlos anerkennen, auch wenn diese Klebevignette wirklich etwas antiquiert wirkt – ein sehr einfaches System haben. Wir bezahlen einmal im Jahr unsere 40 Franken, kleben das Ding an die Scheibe, und fertig. Es braucht keinen einzigen irgendwie elektronischen Scanner, gar nichts, um das zu kontrollieren, sondern es braucht jeweils dann die stichprobenartigen Kontrollen vor Ort. Es ist wirklich ein sehr, sehr einfaches System. Also, all jene, die jetzt sagen, Elektronik sei in jedem Fall besser, die müssen mal nach Frankreich, nach Italien oder sonst irgendwohin reisen, wo sie sich dann an diesen Maut-Stellen befinden und jedes Mal Tickets lösen. Oder wenn Sie selber mal auf die glorreiche Idee kommen, für Frankreich so ein Kästli zu mieten: Das habe ich persönlich einmal getan. Es geht also irgendwie drei bis vier Wochen, bis das Ding einmal da ist. Dann müssen Sie noch ein Konto auf einer leicht antiquierten Webseite einrichten, müssen Ihre Kontodaten hinterlegen, und bis das Ganze noch im Auto eingebaut ist und funktioniert – gute Nacht. Also, die elektronischen Systeme von heute sind zum Teil wirklich nicht das Gelbe vom Ei.

Ich hoffe, dass die Schweiz sich der modernsten Technik bedient, die auf dem Markt verfügbar ist, und genau keine solchen Leerläufe mit solchen Dingen schafft, sondern dass die elektronische Vignette wirklich z. B. auch über die Mobiltelefone verfügbar ist. Es gibt ja eine App "Via", über welche die LSVA abgerechnet wird. Es wäre gut, wenn man solche Dinge benutzen könnte, damit man das Rad bei der Digitalisierung nicht neu erfinden müsste.

Ich komme noch kurz zu den Kontrollen an der Grenze. Das spart mir dann in der Detailberatung gerade das Votum zu diesem Artikel 11. Wir wollen keine flächendeckenden Kontrollen an der Grenze. Entsprechend hat die Mehrheit Ihrer Kommission Artikel 11 ergänzt. Wir haben dort festgelegt, dass wir nur mit mobilen Anlagen kontrollieren wollen, dass wir also keine stationären Anlagen wollen. Es darf nicht sein, dass dann, im Gegensatz zu heute, während 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr mit irgendwelchen stationären Anlagen die Vignetten kontrolliert werden.

Jedenfalls ist zum Wohle der Grenzregionen darauf zu achten, dass die Kontrollen stichprobenartig erfolgen und nicht so gemacht werden, dass es im Grenzraum zu extremen Staus kommt, und dass diese Kontrollen so durchgeführt werden, dass man vielleicht zwischen den Ländern elektronisch abrechnen kann. Das braucht dann aber meines Wissens auch Vereinbarungen zwischen den Ländern. In diesem Sinne muss man dort auch beim heutigen Standard bleiben. Wir wollen, wie gesagt, keine flächendeckenden Kontrollen. Was wir am allerwenigsten wollen, ist eine einseitige Einführung von Road-Pricing. Das werden wir verhindern.

**Schaffner** Barbara (GL, ZH): Die Grünliberalen haben die Einführung einer elektronischen Vignette im Rahmen der Vernehmlassung des Nationalstrassenabgabegesetzes klar befürwortet. Die Vorlage hatte das Potenzial, nicht nur die Gebührenerhebung für die Abgabepflichtigen und die Verwaltung zu vereinfachen und kostengünstiger zu machen, sondern auch den Kontrollaufwand stark zu reduzieren. Auch der Datenschutz stellt keine unüberwindbaren Probleme dar. An der Kontrollstelle müssten lediglich die vorbeifahrenden Kontrollschilder mit der Liste derjenigen abgeglichen werden, die eine Vignette bezahlt haben. Eine Verknüpfung mit dem Namen des Fahrzeughalters wäre erst notwendig, wenn es zu einer Busse käme.

"Die Vorlage hatte das Potenzial", sagte ich – denn leider vergibt der nun vorliegende Gesetzentwurf viele Vorteile und soll nach dem Willen der Nationalratskommission noch weiter verwässert werden. Die Grünliberalen haben keinen einzigen der Anträge in der KVF-N unterstützt und bevorzugt in allen Punkten die Version des Ständerates, auch dort, wo jetzt keine Minderheitsanträge gestellt wurden. Die Grünliberalen werden jedoch auf die aktuelle Vorlage eintreten und sie unabhängig vom Resultat der Detailberatung unterstützen. Es ist ein erster Schritt in Richtung der Digitalisierung der Nationalstrassenabgabe, weitere werden folgen müssen. Insbesondere ist baldmöglichst ganz auf die Klebevignette zu verzichten, spätestens dann, wenn die Nachfrage danach unter 10 Prozent gesunken ist.

Gerade denjenigen, die so gerne gegen Leerlauf in der Verwaltung wettern, möchte ich ans Herz legen, bei dieser Vorlage keinen Leerlauf zu erzeugen. Der Betrieb von zwei parallelen Systemen wie der E-Vignette und der Klebevignette, die zudem noch völlig unterschiedliche Vertriebskanäle haben und auch auf unterschiedlichen Kontrollmechanismen aufbauen, ist ein klarer Mehraufwand. Dies kann und muss einzig als Übergangslösung akzeptiert werden.

Mein Vorredner hat sich darüber ausgelassen, wie kompliziert eine schlecht aufgelegte E-Vignette im Unterschied zu der einfachen Klebevignette sei. Ich möchte dagegen auf die Kosten der Klebevignette hinweisen.



Für den aktuellen Vertrieb der Klebevignetten werden 10 Prozent der Einnahmen an die Vertriebspartner abgegeben. Zudem sind Versand, Rücknahme und Kontrolle aufwendig, und es gehen immer wieder Vignetten verloren oder werden abgezweigt und vermutlich auf dem Schwarzmarkt verkauft. Zusatzaufwand und Verlust sind beim Verkauf der Klebevignetten im Ausland besonders gross. Ohne Aufrechnung der Verluste wird mit Einsparungen von 8 Millionen Franken pro Jahr gerechnet, wenn die Klebevignette im Ausland nicht mehr angeboten würde. Ausländische Gäste oder Transitpassagiere hätten dann immer noch die Wahl, die Klebevignette an der Grenze zu kaufen oder die E-Vignette online zu beziehen. Es ist zu hoffen, dass der Ständerat in dieser Frage an seiner Position festhalten wird.

Trotz der stark eingeschränkten Möglichkeiten der Klebevignette und des Potenzials der E-Vignette mit dem vorliegenden Entwurf gibt es immer noch eine Minderheit Umbricht Pieren, die in der analogen Vergangenheit steckenbleibt und einen Klebevignetten-Heimatschutz betreibt. Die Grünliberalen stehen für den Fortschritt mit effizienten Vertriebskanälen und Kontrollmöglichkeiten und werden diese Minderheit klar ablehnen.

Noch ein paar Worte zum Thema Mobility-Pricing, das in dieser Debatte immer wieder aufpoppt: Die Grünliberalen würden ein umfassendes Mobility-Pricing sehr begrüßen. Darunter verstehen wir insbesondere zeitlich, örtlich und distanzabhängig differenzierte Preise für die Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen der unterschiedlichsten Art. Mit dieser Vorlage sind wir aber sowohl vom Konzept her wie auch in Bezug auf Datenerhebung und Kontrollmöglichkeiten meilenweit davon entfernt. Hier sprechen wir von einer Flatrate für ein ganzes Jahr mit punktuellen Kontrollen. Bei der punktuellen Kontrolle wird einzig die Übertretung respektive Nichtübertretung der Pflicht zur Bezahlung einer Abgabe zur Benutzung der Nationalstrassen festgestellt – ähnlich wie bei Kontrollstellen für die Geschwindigkeitsübertretung oder beim Überfahren eines Rotlichts.

Aber auch wenn die Vorlage in Sachen Mobility-Pricing nichts bringt, werden wir sie, wie eingangs erwähnt, unterstützen. Sie ist immerhin ein kleiner Schritt dahin, die Digitalisierung für eine effiziente Verwaltung zu nutzen, und generiert gleichzeitig einen Kundennutzen – eine Win-win-Situation also.

**Maurer Ueli**, Bundesrat: Der Bundesrat möchte mit dieser Vorlage nicht irgendwelche dunklen Absichten in der Zukunft realisieren, wie das vermutet wurde, sondern wir setzen einfach zwei Motionen um, die das Parlament angenommen hat; eine stammt aus dem Jahr 2016, die andere aus dem Jahr 2018.

**AB 2020 N 1527 / BO 2020 N 1527**

Worum geht es? Vielleicht in Kürze ein paar Worte zur Vorlage: Der Preis für die Autobahnvignette bleibt gleich, das war ja auch schon Gegenstand einer Abstimmung. Auch die Bussen bleiben gleich. Am finanziellen Rahmen ändern wir also grundsätzlich gar nichts. Diese Einführung der elektronischen Autobahnvignette ist auch keine Vorstufe zum Mobility-Pricing. Dazu haben wir weder die rechtliche Grundlage, noch würden die Voraussetzungen, die wir hier schaffen, dafür genügen. Sollte also ein Mobility-Pricing je eingeführt werden, werden Sie uns damit beauftragen, und wir werden Ihnen eine entsprechende Vorlage unterbreiten. Das steht zurzeit nicht zur Diskussion.

Vielleicht noch einmal kurz, worum es bei dieser Autobahnvignette geht: Wir verkaufen jährlich etwa 10 Millionen Autobahnvignetten, davon 6,5 Millionen in der Schweiz, 2 Millionen ausschliesslich im Ausland und 1,5 Millionen bei den Grenzübergängen; also 6,5 Millionen in der Schweiz und etwa 3,5 Millionen im Ausland. Weshalb möchten wir diese Autobahnvignette elektronisch machen?

Es geht nicht darum, die Autofahrer vom Abkratzen der Vignette zu befreien, sondern es geht darum, 36 Millionen Franken für die Bundeskasse zu gewinnen. Denn der Vertrieb der Autobahnvignetten kostet rund 36 Millionen Franken, 4 Franken pro Stück. Wenn der Vertrieb elektronisch passiert, dann hilft das zu sparen. Das ist eigentlich der Grund für diese Vorlage: eine günstigere Voraussetzung für die Bundeskasse zu schaffen. 36 Millionen Franken sind auch in Corona-Zeiten immer noch viel Geld für uns.

Sie möchten, dass wir diese Vignette im Ausland weiterhin auf Papier anbieten. Wir möchten das nur elektronisch machen. Das würde sofort rund 8 Millionen Franken Einsparungen bringen. Ich bitte Sie dann, wenn Sie in der Detailberatung über diesen Punkt abstimmen, daran zu denken.

Der Vorteil dieser elektronischen Vignette ist, dass man sie unabhängig, rund um die Uhr, während 24 Stunden kaufen kann. Damit wird die Administration eben entsprechend entlastet. Es gibt bereits entsprechende Apps, und diese funktionieren. Wir haben mit der Zollverwaltung – wir möchten das dann über sie abwickeln – 2019 den Master of Swiss Apps gewonnen. Wir können das also; wir müssen es nicht noch neu erfinden. Die Installationen und Voraussetzungen dazu sind geschaffen.

Ich sage noch zum Datenschutz etwas Wichtiges – Sie haben ja hier auch Ihre Bedenken geäussert -: Wichtig ist, dass beim Kauf dieser elektronischen Vignette nur das Kontrollschild angegeben werden muss. Die Vignette ist also künftig an das Kontrollschild gebunden und nicht an das Fahrzeug. Überall dort, wo Wech-



selnummern vorhanden sind, entfällt also die doppelte Bezahlung. Das war ja auch schon Gegenstand von Vorstössen aus dem Parlament. Zudem wird für die Bezahlung eine Kreditkarte benötigt, also kein Bankkonto, sowie die E-Mail-Adresse, damit wir die Quittung zustellen können. Personalien müssen keine angegeben werden. Wir beschränken uns also auf das Kontrollschild und erheben nicht irgendwelche Personalien. Der Datenschutz ist damit ebenfalls gewährleistet. Damit sehen Sie auch: Wir hätten keine Grundlage, um daraus ein Mobility-Pricing oder irgendetwas anderes zu entwickeln. Das müsste dann wieder von Ihnen angepasst werden.

Die Kontrollen werden wie jetzt erfolgen, durch die Polizei und das Grenzwachtkorps. Fahrzeuge werden angehalten. Wenn die Vignette nicht bezahlt wurde, führt das dann auch dazu, dass die Busse gerade eingezogen werden kann. Dann hätten wir auch das entsprechend abgewickelt.

Was bemängelt wurde, ist die Installation von festen Anlagen. Wir haben einfach etwas weiter gedacht. Wir haben nicht vor, feste Anlagen zu installieren. Sollte aber der Missbrauch gross sein, könnte man sich überlegen, vor allem in Grenznähe solche Anlagen zu installieren. Das würde aber dann erfolgen, wenn der Missbrauch gross wäre. Wir haben einfach etwas weiter gedacht und möchten Sie von künftigen Vorstössen entlasten. Wir haben das bereits ins Gesetz eingebaut, damit es dann schon im Gesetz stünde, wenn man es brauchen würde. Es ist nicht so, dass wir das unmittelbar tun möchten.

Zusammengefasst: Es geht um die nächste Generation. Das Gesetz ist jetzt immerhin seit 36 Jahren in Kraft. Nun möchten wir nicht ein Gesetz für die Vergangenheit machen, sondern ein Gesetz für die Zukunft, und diese Zukunft ist etwas mobiler. Denken Sie daran, wie Sie Ihr Handy benutzen, wie Sie sich sonst mobil und elektronisch bewegen. Dass wir hier die Möglichkeit schaffen, auch die Autobahnvignette elektronisch zu beschaffen, ist ein relativ bescheidener Schritt, weil wir ja immer noch die Möglichkeit erhalten, dass man wie gewohnt die Autobahnvignette aufkleben kann. Vorgesehen ist, dass man dann definitiv wechseln würde, wenn noch etwa 10 Prozent der Leute die Klebevignetten benutzen würden.

Es geht also um ein moderneres System. Das kommt den Leuten entgegen, die das ohnehin so tun. Denken Sie daran: Dahinter steht eine Einsparung von 36 Millionen Franken und nicht der Versuch, weitere Abgaben zu erheben oder die Leute vom Aufkleben zu befreien. Es geht schlicht und einfach um Effizienz, um eine Sparvorlage von 36 Millionen Franken.

Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten. Zu den Minderheitsanträgen werde ich mich dann noch äussern.

**Wobmann** Walter (V, SO): Herr Bundesrat, eine Frage zur Kontrolle: Wie genau sollen die ausländischen Fahrzeughalter kontrolliert werden, nur stichprobenweise oder elektronisch? Eine elektronische Kontrolle ist kaum möglich, weil wir ja nicht überall Zugang zu den Fahrzeughalterregistern haben. Hier besteht sicher ein grosses Fragezeichen. Auch die Missbrauchsmöglichkeiten sind sicher sehr gross.

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Man kann theoretisch nicht ausschliessen, dass das einmal versucht wird. Da wir aber ohnehin an den Grenzübergängen sind und Stichproben vornehmen, wird es sich auch herumsprechen, dass man das kontrolliert. Und wenn man die Vignette nicht gelöst hat, bezahlt man 200 Franken. Die Disziplin heute ist sehr hoch, denn im Ausland werden diese 40 Franken als sehr günstig empfunden – und das ist es ja auch, verglichen mit den Autobahngebühren im Ausland. In der Regel ist man gerne bereit, das zu bezahlen und damit dem Risiko einer Busse auszuweichen. Für den Fall, dass der Missbrauch aber überhandnehmen sollte, haben wir vorgesehen, dass man allenfalls insbesondere in Grenznähe einige wenige feste Anlagen installieren würde, um das festzustellen. Sonst erfolgt die Kontrolle mobil.

Ich glaube nicht, dass das zu einem grossen Missbrauch führen wird.

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Nous allons voter sur la proposition de ne non-entrée en matière de la minorité Umbricht Pieren.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21171)

Für Eintreten ... 138 Stimmen

Dagegen ... 51 Stimmen

(1 Enthaltung)



**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 Beschluss des Ständerates

AB 2020 N 1528 / BO 2020 N 1528

**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 à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Nous allons mener un seul débat sur les propositions de minorité.**Umbricht Pieren** Nadja (V, BE): Wie die Frau Präsidentin gesagt hat, spreche ich für die Minderheiten und auch für die SVP-Fraktion und komme nun zu den verschiedenen Anträgen.

Zum Antrag zu Artikel 11 Absätze 3 und 4 auf Streichen: Bei Artikel 11 geht es um die Durchführung der Kontrollen. Wenn wir die Absätze 3 und 4 gemäss meiner Minderheit II streichen, sind auch zukünftig, wie das aktuell der Fall ist, nur manuelle Kontrollen erlaubt. Das heisst, die Polizei hält ein Fahrzeug zur Kontrolle an und überprüft mit einem elektronischen Gerät, einem Smartphone oder was auch immer, ob auf diese Kontrollschilder die Vignette bezahlt wurde.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, man solle zusätzlich auch mobile Geräte, also Dreibeine mit Kamera, aufstellen dürfen, um zu überprüfen, ob die Fahrzeuge in der entsprechenden Datenbank der bezahlten Vignetten aufgeführt sind. Ist dies nicht der Fall, wird der Autofahrer einige Meter später von der Polizei kontrolliert, um zu überprüfen, ob eine Klebevignette vorhanden ist oder nicht. Der Bundesrat, der Ständerat sowie die Minderheit I (Schaffner) wollen sogar noch weiter gehen und Anlagen für die automatisierte Kontrolle einsetzen.

Ich bitte Sie, hier die Minderheit II und somit die bisherige, unkomplizierte Praxis ohne jegliche Mehrkosten zu unterstützen.

Mein Minderheitsantrag zu Artikel 14 Absatz 1 fordert eine Senkung der Bussen bei einer fehlenden Vignette. Bis vor zehn Jahren betrug die Busse bei einer fehlenden Autobahnvignette noch 100 Franken. Im Jahr 2010 wurde sie auf 200 Franken erhöht. Eine Busse von 200 Franken für eine fehlende Vignette für 40 Franken entspricht dem Fünffachen des Vignettenpreises. Das ist doch unverhältnismässig und aus meiner Sicht eine reine Abzockerei. Man bedenke, dass das Fehlen einer Vignette zu keinerlei Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer führt. Im Vergleich zu anderen Bussen, die der wirklichen Verkehrssicherheit dienen, ist dieser Preis überteuert. Ich beantrage Ihnen, die Busse auf 80 Franken zu senken. Das entspricht immer noch dem doppelten Preis einer Vignette. Man bedenke, dass zusätzlich zu der Busse ja dann die 40 Franken für den Kauf einer Vignette auch noch bezahlt werden müssen.

Zum Minderheitsantrag zu Artikel 19a: Dieser Artikel sieht vor, dass die Klebevignette abgeschafft wird, wenn der Anteil der verkauften Klebevignetten unter 10 Prozent fällt. Ich bin der Meinung, dass auch bei einer kleinen Nachfrage die Möglichkeit bestehen soll, eine Klebevignette zu verwenden. Ich denke da vor allem an unsere älteren Generationen oder auch an diejenigen Personen, die, wie ich, dieses Überwachungssystem nicht befürworten, an Leute, die nicht durch die elektronische Vignette rund um die Uhr geprüft werden wollen. Wenn wir in mehreren Jahren feststellen sollten, dass die Nachfrage so klein ist und dass sich die Befürchtungen der Gegner einer elektronischen Vignette als falsch erwiesen haben, haben wir als Parlament ja jederzeit die Möglichkeit, dieses Gesetz anzupassen und zu ändern.

Zum Minderheitsantrag zu Ziffer III Absatz 3: Dieser Absatz 3 – das ist auf Seite 15 der deutschen Fahne – gibt dem Bundesrat die Kompetenz, die Klebevignette abzuschaffen, ohne dass wir uns im Parlament dazu äussern könnten. Das bedeutet, dass der Bundesrat den Zeitpunkt alleine bestimmen kann, wann das Gesetz



gemäss Anhang in Kraft treten wird. Bitte lesen Sie diesen Anhang aufmerksam durch! Wenn wir diesen Absatz nicht streichen, kann der Bundesrat alleine bestimmen, wann eine Abgabe nur noch durch die Registrierung im Kontroll- und Informationssystem möglich ist. Das hebt den politischen Prozess aus. Ich akzeptiere die Mehrheiten hier im Saal. Aber ich habe grosse Mühe, wenn wir dem Bundesrat die Entscheidung, wann ein abgeändertes Gesetz in Kraft treten soll, alleine überlassen. Ich traue uns die Kompetenz zu, zu gegebener Zeit darüber zu beraten, ob die Klebevignette definitiv abgeschafft werden soll oder nicht. Ich danke Ihnen herzlich, wenn Sie meine Minderheitsanträge unterstützen.

**Schaffner** Barbara (GL, ZH): Beim Eintreten habe ich mich vor allem zum Zusatzaufwand beim Vertrieb von zwei parallelen Vignettensystemen geäussert. Hier geht es um den unnötigen Aufwand, der generiert wird, um die Vignette zu kontrollieren. Meine starke Minderheit I fordert, der Version von Bundesrat und Ständerat zu folgen. Diese erlaubt generell den Einsatz von automatisierten Kontrollen, um festzustellen, ob für ein Fahrzeug die Nationalstrassenabgabe bezahlt wurde. Vollautomatisierte Kontrollen wären eine Entlastung von Polizei und Zollbehörden und würden es erlauben, dass diese ihre Arbeitszeit für wichtigere Anliegen als die Beschäftigung mit vierzigfränkigen Vignetten einsetzen könnten.

Mit dem vorliegenden Mischsystem von Klebevignetten und E-Vignetten sind vollautomatische Kontrollen aber wenig praktikabel. Insbesondere ist auch das Eintreiben einer Busse bei ausländischen Fahrzeughaltern aufwendig und oft nicht erfolgreich. Das praktische Vorgehen ist deshalb eine Kombination von automatischer Vorselektion und manueller Kontrolle. Das Kontrollgerät erfasst das Kontrollschild der vorbeifahrenden Autos und gleicht die Nummer mithilfe einer Datenbank mit den Kontrollschildern ab, für die eine Vignette gelöst wurde. Falls kein Treffer erzielt wird, wird die Nummer des Kontrollschildes an einen Kontrollposten gemeldet, der die betreffenden Fahrzeuge manuell überprüft. Am Kontrollposten kann der Fahrer entweder die Klebevignette oder eine Quittung auf dem Smartphone vorweisen. So könnte er auch an Ort und Stelle gebüsst werden, falls ihm dies nicht gelingt.

Der Antrag der KVF-Mehrheit erlaubt dieses Vorgehen zwar auch, schränkt aber die Anzahl der Geräte, die für die Kontrollen verwendet werden dürfen, unnötigerweise ein. Herr Bundesrat Maurer hat die Version von Bundesrat und Ständerat mit einer zukunftsgerichteten Planung von Optionen begründet – was wir natürlich sehr begrüssen. Ich möchte aber zusätzlich noch darauf hinweisen, dass die Zollverwaltung jetzt schon verschiedene fest installierte Kameras betreibt. Sollte nun an einem Ort, an dem eine solche Kamera vorhanden ist, eine Kontrolle durchgeführt werden – gemäss dem vorher geschilderten Ablauf mit automatischer Vorselektion und manueller Nachkontrolle –, dürfte die schon existierende Kamera nicht einmal eingesetzt werden. Das erhöht den Bedarf nach mobilen Kameras und den Aufwand für die Kontrollorgane.

Die grünliberale Fraktion ist für einen effizienten Einsatz der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen und bittet Sie deshalb, dem Antrag meiner Minderheit I zuzustimmen. Die anderen Minderheitsanträge werden wir ablehnen.

**Aebischer** Matthias (S, BE): Ich spreche für die SP-Fraktion zu den Anträgen der Mehrheit und der Minderheiten zu diesem Gesetzentwurf. Für die SP-Fraktion ist klar: Man kann die Ablösung eines solchen Systems eben nicht von einem Tag auf den anderen realisieren; das habe ich schon zu Beginn beim Eintreten gesagt. Das System mit Klebevignette und elektronischer Vignette begrüssen wir. Wie lange dieses System Bestand hat, entscheiden die Autofahrerinnen und Autofahrer, und auch das – diesen Übergang, dieses System – finden wir gut so.

Zwei weitere Punkte sind für uns wichtig: sinnvolle Kontrollen und Datenschutz. Beim Thema Kontrollen unterstützt die SP-Fraktion die Variante des Bundesrates, die Kontrollen mit bestehenden Anlagen, aber auch mobilen Kameras vorsieht. Entscheidend für uns ist, dass mit den Kontrollanlagen keine Aufzeichnungen von Fahrstrecken ermöglicht werden. Gemäss Botschaft ist dies eben auch nicht vorgesehen: Alle Kontrolldaten werden umgehend gelöscht und vernichtet.

AB 2020 N 1529 / BO 2020 N 1529

Die Befürchtungen von Nationalrätin Nadja Umbricht Pieren, das neue System könnte Vorschub für Mobility- und Road-Pricing-Systeme leisten, können wir nicht nachvollziehen. Denn der Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen wird ja schon heute mit Kameras überwacht, und auch die Eidgenössische Zollverwaltung hat, primär für Fahndungszwecke – ich habe das vorhin noch gerade verifiziert –, rund 300 Kameras im Einsatz. Mobility- oder Road-Pricing hat also nichts mit diesen Kameras zu tun und wird auch nichts mit den Kontrollen der E-Vignette zu tun haben.

Dann noch etwas zur Bussenhöhe: Die Minderheit Umbricht Pieren möchte aus der Busse von 200 Franken



eine Busse von nur 80 Franken machen. Das lehnen wir ab. Sie sehen auf der Fahne bei Artikel 14, dass die Bussenhöhe vom geltenden Gesetz eins zu eins übernommen wurde. Da im Gegensatz zum heutigen System neu nicht mehr auf Anhieb ersichtlich ist, wer nun eine Vignette gelöst hat und wer nicht, muss davon ausgegangen werden – das gebe ich zu –, dass die Schummeleien zumindest vorübergehend etwas zunehmen werden. Dies wiederum müsste eher eine Erhöhung der Busse zur Folge haben. Wer wegen 40 Franken schummelt und im Bussenfall 200 Franken bezahlen muss, überlegt es sich zweimal. Die 200 Franken dürften auch ein bisschen abschreckend sein. Deshalb sehen wir nicht ein, aus welchem Grund man die bestehende Bussenhöhe nach unten korrigieren sollte.

Wir lehnen deshalb alle Minderheitsanträge Umbricht Pieren ab und stimmen einzig der Minderheit I (Schaffner) zu.

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Je vous informe que le groupe du centre soutiendra la position de la majorité de la commission, dans tout le projet de loi.

**Maurer Ueli**, Bundesrat: Ich nehme zu diesen Minderheitsanträgen Stellung.

Ich möchte Sie noch auf einen Punkt aufmerksam machen, bei dem keine Minderheit besteht, das ist Artikel 9a. Hier geht es um den Verkauf von Vignetten im Ausland. Der Bundesrat und der Ständerat schlagen Ihnen vor, dass Vignetten im Ausland nur noch elektronisch verkauft werden können. Ihre Kommission möchte auch im Ausland noch Vignetten zum Aufkleben verkaufen. Das ist einfach relativ kompliziert, denn wir müssen dafür Verkaufsstellen im Ausland rekrutieren, müssen ihnen die Vignetten liefern, müssen das mit ihnen abrechnen. Dann kommt noch die Umrechnung aus dem Euro usw. – und das in mindestens vier Nachbarländern. Das ist relativ aufwendig.

Ich würde Sie hier bitten, in einer Abstimmung, um die ich gebeten habe, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Es sind rund zwei Millionen Vignetten, die wir im Ausland verkaufen. Wenn jemand nicht in der Lage ist, die Vignette im Ausland elektronisch zu kaufen, kann er die Vignette dann immer noch beim Grenzübergang kaufen; dort besteht diese Möglichkeit. Diese Möglichkeit aber auch im Ausland noch zu schaffen, erachten wir wirklich als verfehlt. Denn relativ viele Ausländer werden diese Vignette dann elektronisch kaufen, und für den verbleibenden Rest eine teure Infrastruktur aufzubauen, macht einfach keinen Sinn. Wir schreiben ja das Jahr 2021 und nicht das Jahr 1986.

Ich bitte Sie, hier bei diesem Artikel 9a Ihre geschlossene Kommission zu desavouieren und dem Ständerat und dem Bundesrat zu folgen. Es macht einfach Sinn, hier diese administrative Hürde abzubauen. Das betrifft Artikel 9a.

Dann kommen wir zu Artikel 11. Hier geht es um die Frage der Kontrollen. Es gibt eine Mehrheit Ihrer Kommission, die nur mobile Kontrollen möchte. Der Ständerat, der Bundesrat und die Minderheit I (Schaffner) beantragen Ihnen, einfach "Anlagen" zur Kontrolle im Gesetz zu belassen. Das würde uns dann die Möglichkeit geben, dort, wo wir allenfalls einen Missbrauch vermuten, auch mit einer festen Anlage zu kontrollieren – das war ja auch die Befürchtung von Herrn Nationalrat Wobmann.

Aber ich sage Ihnen: Wir haben nicht die Absicht, das zu tun. Aber wir möchten die gesetzlichen Grundlagen haben, um das machen zu können. Das würde heissen, dass ich Sie bitte, bei Artikel 11 der Minderheit I (Schaffner) zu folgen und damit dem Bundesrat und dem Ständerat. Es ist einfach die beste Variante, um auch Missbräuche verhindern zu können.

Bei Artikel 14 kommen wir zur Busse. Da schlägt die Minderheit vor, die Busse, die jetzt 200 Franken beträgt, auf 80 Franken zu reduzieren. Also, nach 36 Jahren weiss man, dass man eine Busse bezahlt. Seit 2011 beträgt sie 200 Franken, und vorher hat sie 100 Franken betragen. Sie jetzt zu reduzieren, macht keinen Sinn. Ich glaube, wir müssen auch immer umgekehrt argumentieren: Wir wollen ja diejenigen Verkehrsteilnehmer schützen, die sich korrekt verhalten. Nun die Busse zu reduzieren und damit einen Anreiz zu schaffen, es einmal zu riskieren, die Autobahnvignette nicht zu bezahlen, ist ein falscher Anreiz. Denn wir wollen ja auf Vertrauensbasis arbeiten, und die Bussen kennt man jetzt seit 36 Jahren. Sie jetzt zu reduzieren, finde ich nicht wahnsinnig schlau, wenn ich das so sagen kann.

Bei Artikel 19a geht es um die Möglichkeit, dass der Bundesrat ganz auf die Autobahnvignette in Klebeform verzichtet. Es ist nicht so, dass der Bundesrat da völlig frei ist. Sie geben mit diesem Gesetz vor, dass der Bundesrat die Klebevignette abschaffen darf, wenn ihr Anteil weniger als 10 Prozent beträgt. Sie bestimmen das einfach einige Jahre vorher, bevor Sie dann noch einmal eine Gesetzesänderung machen müssten. Was wir Ihnen beantragen, ist effizient. Wenn der Anteil dann noch 10 Prozent ist, haben auch Sie, glaube ich, nichts mehr dagegen. Da müssen wir nicht noch einmal ein neues Gesetz machen.



Das wären meine Bemerkungen zu diesen Minderheiten.

**Graf-Litscher** Edith (S, TG), für die Kommission: Ich äussere mich zuerst zu Artikel 9a. Diesen Artikel hat Herr Bundesrat Maurer soeben angesprochen. In diesem Artikel geht es um die Zuständigkeit für die Abgabe der Klebevignette. In der Kommission wurde der Antrag gestellt, dass Absatz 1 Buchstabe a mit der Ergänzung "und im Ausland" versehen werden soll, dass also die Klebevignette durch die Eidgenössische Zollverwaltung an der Grenze und im Ausland angeboten werden soll. Dieser Antrag wurde in der Kommission mit 13 zu 10 Stimmen angenommen. Darum erscheint er eben nicht als Minderheit.

Nun zu den Minderheiten: In Artikel 11 geht es um die Durchführung der Kontrollen. Hierzu liegen zwei Minderheiten vor. Mit der Art und Weise der Kontrollen durch die Zollverwaltung an der Grenze und durch die Kantone im Landesinnern hat sich die Kommission intensiv auseinandergesetzt. Dabei ging es um die Frage, wie die Kontrollen zum Beispiel an den Autobahngrenzübergängen effizient durchgeführt werden und fehlbare Lenkerinnen und Lenker rasch identifiziert werden können. Die Mehrheit der Kommission will dafür keine fixen Anlagen, wie sie zum Beispiel für Geschwindigkeitsmessungen im Inland aufgestellt werden. Die Eidgenössische Zollverwaltung und die Kantone können nur mobile Geräte für automatisierte und stichprobenartige Kontrollen einsetzen. Die Minderheit I (Schaffner) will, dass die Kantone und die Eidgenössische Zollverwaltung Anlagen – auch fixe – für eine effiziente automatisierte Kontrolle einsetzen können. Die Minderheit II (Umbricht Pieren) will sowohl auf fixe wie auch auf mobile Kontrollanlagen verzichten. Mit dieser Streichung von Absatz 3 könnten die Kontrollen nur manuell erfolgen.

Ich komme zu Artikel 14: Hier geht es um Übertretungen beziehungsweise die Höhe der Busse. Der Herr Bundesrat hat es auch erwähnt – mit dem Preis von 40 Franken haben wir eine der tiefsten Autobahngebühren in Europa. Die Bussenhöhe von 200 Franken hat auch einen indirekten Einfluss auf die Missbrauchsquote. Die Höhe der Busse von 200 Franken ist seit zehn Jahren unverändert und wurde aus dem geltenden Recht übernommen. Artikel 14 Absatz 1 wurde verständlicher formuliert. Strafbare macht sich grundsätzlich, wer ohne Bezahlung der Abgabe, also ohne gültige Klebevignette oder E-Vignette, vorsätzlich oder fahrlässig mit seinem Fahrzeug eine Nationalstrasse I oder II benützt.

Ich komme noch zu Artikel 19a, "Abschaffung der Klebevignette": Der logistische Aufwand für den Betrieb der Klebevignette ist hoch und rechtfertigt sich nur, solange ein genügend grosses Bedürfnis vorhanden ist. Die Mehrheit der

#### AB 2020 N 1530 / BO 2020 N 1530

Kommission ist deshalb der Ansicht, dass eine Klebevignette nur so lange angeboten werden soll, wie sie einem effektiven Bedürfnis der Bevölkerung entspricht. Fällt der Anteil der Klebevignette am Gesamtabsatz unter 10 Prozent, soll der Vertrieb eingestellt werden. Die Mehrheit der Kommission ist klar der Ansicht, dass der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, den Zeitpunkt der Abschaffung festzulegen und die dafür erforderlichen Änderungen im Nationalstrassenabgabegesetz in Kraft zu setzen, dass also nicht mehr der Umweg über das Parlament erfolgen soll.

Ich bitte Sie in diesem Sinn, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

**Borloz** Frédéric (RL, VD), pour la commission: Permettez-moi tout d'abord de vous présenter mes plus plates excuses, Monsieur le conseiller fédéral. Avec les plexiglas et les personnes qui se trouvaient devant moi tout à l'heure, je ne vous ai pas vu et ai salué "Madame la conseillère fédérale". J'en suis bien désolé et ne croyez pas que c'était une marque d'irrespect de ma part, mais j'ai été induit en erreur par la présence en commission de votre consoeur, Madame Simonetta Sommaruga, actuellement présidente de la Confédération. Je suis donc désolé, cher Monsieur!

Voici mes commentaires sur l'article 9a, où nous parlons effectivement d'une compétence qui est donnée au Conseil fédéral de percevoir le revenu des ventes de vignettes à l'étranger. M. le conseiller fédéral Ueli Maurer nous demande de nous positionner par rapport à cela. La commission a souhaité intégrer cette disposition pour donner au Conseil fédéral la possibilité de le faire. Ce n'est pas une obligation, on ne demande pas au Conseil fédéral de vendre des vignettes à l'étranger, mais on se dote simplement du cadre légal pour qu'il puisse le faire s'il le souhaite. C'est donc à lui de le décider. Je vous invite à suivre la commission.

Ensuite, à l'article 11 alinéas 3 et 4, il y a deux minorités. La minorité II (Umbricht Pieren) ne souhaite pas permettre le recours à des installations de contrôle. La minorité I (Schaffner) soutient la solution du Conseil fédéral, acceptée par le Conseil des Etats. La majorité de la commission, quant à elle, vous propose de modifier la décision du Conseil des Etats en parlant d'appareils mobiles et de contrôles sporadiques et en refusant de limiter les contrôles à des contrôles automatiques. Je vous invite bien entendu à suivre la majorité de la commission tout en relevant que la minorité I a reçu plus de soutien que la minorité II, puisque onze



membres de la commission la composent.

Ensuite, une proposition de minorité concerne le prix de l'amende, à l'article 14. Il s'agit de la minorité Pieren, qui souhaite revenir à un montant d'amende bien plus faible: 80 francs au lieu des 200 francs qui sont actuellement appliqués, et qui sont proposés dans la version du Conseil fédéral et dans celle du Conseil des Etats.

La majorité de la commission vous invite à suivre la version du Conseil fédéral et celle du Conseil des Etats. Il faut quand même que le montant de l'amende soit dissuasif, précisément pour les raisons qu'évoquait M. le conseiller fédéral tout à l'heure: il faut que les étrangers qui viennent en Suisse sentent une pression. Le prix de la vignette est bas, et donc l'amende doit être suffisamment élevée.

A l'article 19a, la minorité Pieren – que nous retrouvons aussi plus tard, y compris dans l'annexe chiffre III – ne veut pas que, automatiquement, on supprime la vignette autocollante. Effectivement – si l'on pense à des personnes âgées ou à des situations particulières –, cela peut représenter un certain confort pour une catégorie de la population de continuer à utiliser cette vignette autocollante.

La majorité de la commission, quant à elle, vous propose de ne pas accepter cette proposition de minorité, partant du principe qu'il y a bien un moment où l'on passera le cap; c'est-à-dire que si on a commencé à utiliser la vignette électronique, il y aura bien un moment où tout sera électronique. Il faudra donc arrêter d'avoir une vignette autocollante.

**Art. 9a***Antrag der Kommission**Abs. 1*

...

a. die EZV an der Grenze und im Ausland;

...

*Abs. 2*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 9a***Proposition de la commission**Al. 1*

...

a. l'AFD, à la frontière et à l'étranger;

...

*Al. 2*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Le Conseil fédéral maintient sa position.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21178)

Für den Antrag der Kommission ... 104 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 85 Stimmen

(3 Enthaltungen)

**Art. 10 Abs. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 10 al. 1***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*



**Art. 11**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1, 2, 4*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 3*

Die EZV und die Kantone können mobile Geräte für automatisierte und stichprobenartige Kontrollen einsetzen.

*Antrag der Minderheit I*

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit II*

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

*Abs. 3, 4*

Streichen

**Art. 11**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1, 2, 4*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 3*

L'AFD et les cantons peuvent utiliser des appareils mobiles afin d'effectuer des contrôles automatiques et sporadiques.

*Proposition de la minorité I*

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Al. 3, 4*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité II*

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

*Al. 3, 4*

Biffer

AB 2020 N 1531 / BO 2020 N 1531

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21172)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21173)

Für den Antrag der Mehrheit ... 137 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 54 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Gliederungstitel vor Art. 12a**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



**Titre précédant l'art. 12a**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 12a**

*Antrag der Kommission*

...

d. Streichen

**Art. 12a**

*Proposition de la commission*

...

d. Biffer

*Angenommen – Adopté*

**Art. 12b-12g; Gliederungstitel vor Art. 12h; Art. 12h; 13 Titel, Abs. 1, 1bis**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 12b-12g; titre précédant l'art. 12h; art. 12h; 13 titre, al. 1, 1bis**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 14 Abs. 1**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

... wird mit einer Busse von 80 Franken bestraft.

**Art. 14 al. 1**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

... est puni d'une amende de 80 francs.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21174)

Für den Antrag der Mehrheit ... 136 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 54 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Art. 15 Abs. 1; 16 Abs. 1; 18 Abs. 1, 3, 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



**Art. 15 al. 1; 16 al. 1; 18 al. 1, 3, 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 19a**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)  
Streichen

**Art. 19a**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)  
Biffer

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21175)

Für den Antrag der Mehrheit ... 135 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen  
(1 Enthaltung)

**Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. III**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)  
*Abs. 3*

Streichen

**Ch. III**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

*Al. 3*

Biffer





**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Le vote vaudra également pour l'annexe.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.045/21176)

Für den Antrag der Mehrheit ... 135 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Anhang**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2020 N 1532 / BO 2020 N 1532

*Antrag der Minderheit*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

Streichen

**Annexe**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Umbricht Pieren, Borloz, Giezendanner, Hess Erich, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

Biffer

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 19.045/21177)

Für Annahme des Entwurfes ... 142 Stimmen

Dagegen ... 47 Stimmen

(2 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*