

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:

SP Schweiz

Adresse:

Theaterplatz 4, 3001 Bern

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:

Die SP hat sich bereits bei früheren Gelegenheiten für eine E-Vignette ausgesprochen und bekräftigt diese Haltung auch bei der nun zur Diskussion stehenden Gesetzesrevision. Wir sehen im neuen System bedeutend mehr Vor- als Nachteile.

Das Kleben und Entfernen alter Vignetten ist nicht mehr zeitgemäss und soll durch ein elektronisches System ersetzt werden, das bei Bedarf auch differenzierte Abgaben zulässt. Mit der E-Vignette kann auf ein aufwendiges Vertriebssystem und Verkaufsstellennetz verzichtet werden, was auch der Umwelt zu Gute kommt. Vignettenverkäufe an der Grenze entfallen, was zu einer Reduktion der Staugefahr führt.

Die Missbrauchsquote kann gesenkt werden (gemäss Vernehmlassungsbericht wurde in einer Stichprobe im Herbst 2016 mit 17 000 Fahrzeugen eine Missbrauchsquote von 4 - 5 % erfasst. Dies entspricht einem Einnahmeausfall von 13 bis 17 Millionen Franken). Kontrollen wären mit dem neuen System nicht mehr nur an Autobahnzollstellen, auf Raststätten und Rastplätzen sowie bei Autobahnanschlüssen möglich. Die Ahndung könnte vielmehr nachträglich auch auf nicht abgabepflichtigen Strassen vorgenommen werden. Auch die Ahndung ausländischer Halterinnen und Halter ohne gültige Registrierung könnte an einem beliebigen Ort im Inland und zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Fahrzeuge mit Wechselkontrollschildern müssen nicht mehr mit einer separaten Klebevignette ausgerüstet werden, was einem Bedürfnis entspricht.

Obwohl die Videoaufnahmen der nicht identifizierbaren Kontrollschilder mit hohem Personalaufwand nachkontrolliert werden müssen, fallen die Betriebs- bzw. Erhebungskosten gemäss Vernehmlassungsbericht niedriger aus, da die Vergütung der Vertriebspartner beim Vignettenverkauf und die Aufsicht über die Logistik entfallen. Wir weisen darauf hin, dass auf diesen Punkt besonderes Augenmerk gelegt werden müsste. Sollte sich das System insgesamt doch nicht als kostengünstiger erweisen, könnte das die Akzeptanz des Projekts gefährden.

Dem Datenschutz ist bei der Ausgestaltung des Systems grösstes Gewicht beizumessen. Ein elektronisches, videobasiertes Kontrollsystem hat den Vorteil, dass es kein Mobiltelefon voraussetzt und dass die Nutzerinnen und Nutzer keine Bewegungsdaten zur Verfügung stellen müssen, was wir aus Gründen des Datenschutzes sehr begrüssen.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit der E-Vignette würde die Abgabe gemäss Vorschlag an das Kontrollschild gebunden und nicht mehr wie bisher an das Fahrzeug. Bei dieser Methode handelt es sich um die aus heutiger Sicht praktischste und bewährteste Art. Damit könnte u.a. die Problematik der Wechselschilder und des Fahrzeugwechsels gelöst werden. Damit wäre künftig auch eine differenzierte Tarifstruktur möglich anstelle einer pauschalen Abgabe.
Für inländische Fahrzeuge könnte die Entrichtung zusammen mit der kantonalen Motorfahrzeugsteuer vorgesehen werden, was eine Vereinfachung bedeuten würde.

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:

Zuwarten ist nicht sinnvoll und verzögert ein Projekt, das nun endlich angegangen werden sollte. Es ist heute zwar nicht absehbar, welche technologischen Entwicklungen kommen werden. Es ist aber zu erwarten, dass die Entwicklungen rund um die Digitalisierung und den weiteren Austausch von Daten weiter rasch vorangehen. Deshalb ist es sinnvoll, eine technologieneutrale Formulierung zu wählen. Der zur Diskussion stehende Vorschlag ist offen genug formuliert, um auf allfällige Entwicklungen reagieren zu können. Das ist sinnvoll, da damit bis zum Inkrafttreten bzw. während der Geltungsdauer aufkommende technologische Neuerungen berücksichtigt werden können, ohne dass jedes Mal eine Gesetzesrevision vorgenommen werden muss.

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:

Abs. 1 Bst. a. sieht weiterhin Ausnahmen für Fahrzeuge mit Militärkontrollschildern sowie gemietete und requirierte Fahrzeuge mit dem M+ Aufkleber vor. Wir beantragen Aufhebung dieser Ausnahme. Auch das Militär / VBS soll seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

3. Bemessungsgrundlage der Abgabe

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

(Art. 6)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Einführung von Kurzzeitvignetten bei gleichzeitig unverändertem Preis der Jahresvignette würde logischerweise zu Einnahmeausfällen führen. Da eine Erhöhung des Preises für die Jahresvignette

zum jetzigen Zeitpunkt nicht opportun ist, ist die Einführung einer Kurzzeitabgabe aktuell nicht sinnvoll. Die Frage sollte aber zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden, wie das gemäss Artikel 8 des vorliegenden Entwurfs ja auch vorgesehen ist.

3.2. Sind Sie einverstanden, dass die Jahresabgabe 40 Franken betragen soll?

(Art. 7 Abs. 1)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Seit 1995 beträgt der Preis der Vignette 40 Franken pro Jahr. Im Vergleich zum Angebot und im Vergleich zu ausländischen Autobahngebühren ist dieser pauschale Preis sehr günstig. Eine Preiserhöhung auf 100 Franken lehnte die Stimmbevölkerung 2013 aber ab und eine Erhöhung zum jetzigen Zeitpunkt ist deshalb nicht opportun.

Gemäss Artikel 8 des vorliegenden Vorschlags soll der Bundesrat aber mindestens alle fünf Jahre die Abgabehöhe und das Bedürfnis nach einer Kurzzeitvignette überprüfen und berichten. Wir begrüssen diese Vorgabe, die es ermöglicht, in regelmässig wiederkehrenden Abständen eine Neubeurteilung und allfällige Anpassung vornehmen zu können.

Trotz unserer grundsätzlichen Zustimmung zu dieser Frage beantragen wir folgendes: Lieferwagen mit bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sind heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen und unterliegen weder der Schwerverkehrsabgabe noch der Arbeits- und Ruhezeitverordnung. Lieferwagen sollten deshalb u.E. im Sinne eines Ausgleichs eine erhöhte Nationalstrassenabgabe entrichten müssen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass aus Vollzugsgründen von einer solchen Massnahme abzusehen ist. Trotz der im Vernehmlassungsbericht genannten Schwierigkeiten sind wir der Meinung, dass eine Erhöhung für diese Kategorie von Fahrzeugen angebracht ist und dass nach einer praktikablen Lösung für die Umsetzung dieser Forderung gesucht werden sollte.

3.3. 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:

Der Bundesrat soll mit dieser Vorlage gemäss Vorschlag die Möglichkeit erhalten, für Motorräder und Anhänger einen ermässigten Tarif vorzusehen mit der Begründung, dass diese das abgabepflichtige Strassennetz in geringerem Masse belasten würden. Zum einen sei die jährliche Fahrleistung dieser Fahrzeuge häufig niedriger, zum anderen würden die Strassen durch das meist geringere Gewicht weniger beansprucht.

Wir halten fest, dass die genannten Fahrzeuge zwar vielleicht bezüglich Fahrleistung und Gewicht eine geringere Belastung darstellen. Dennoch belasten sie die Umwelt und der Flächenverbrauch von Strassen, die Fahrräder und Anhänger mitbenutzen, ist ein Kriterium, das es ebenfalls zu berücksichtigen gilt.

4. Erhebung der Abgabe

4.1. 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:

Wie bis anhin muss die Abgabe vor Benützung von Nationalstrassen I und II entrichtet werden. Der Bundesrat soll gemäss Vorschlag aber auch die nachträgliche Registrierung vorsehen können, was wir aus Gründen der Flexibilität und der unbürokratischen Abläufe unterstützen. Die Möglichkeit zur nachträglichen Entrichtung der Abgabe ist Voraussetzung dafür, dass die Kantone für das Inkasso bei inländischen Fahrzeugen beigezogen werden können. Eine gleichzeitige Erhebung der Nationalstrassenabgabe zusammen mit der Motorfahrzeugsteuer führt bezüglich Beginn des Abgabepunkts zu kantonal unterschiedlichen Lösungen. Dem soll mit dieser Vorlage Rechnung getragen werden können. In Zeiten der Digitalisierung sind flexible Lösungen möglich und sinnvoll. Damit wird auch die niederschwellige Zugänglichkeit zum System gefördert.

4.2. Übertragung der Abgabenerhebung

(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).

4.2.1 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:

Wir sind mit der vorgeschlagenen Lösung in Artikel 12 aus grundsätzlichen Überlegungen nicht einverstanden. Die Erhebung soll hoheitlich erfolgen. Sollte dennoch eine Auslagerung angestrebt werden, stellen wir folgende Bedingungen: Die Vergabe müsste, wie im Vernehmlassungsbericht vorgeschlagen, diskriminierungsfrei und gemäss den Regeln des öffentlichen Beschaffungsrechts des Bundes erfolgen. Wir betonen, dass die Grundsätze nach Artikel 13 zwingend einzuhalten wären, das heisst, es müsste sichergestellt sein, dass die Erhebungsstelle ihre vertragliche Abgeltung allein für die Erhebung der Abgabe einsetzt und dass vollständige Transparenz über die Verwendung der Mittel bestehen würde. Würden einzelne Aufgaben bei der Erhebung der Abgabe an Drittfirmen ausgelagert, müssten diese denselben Pflichten bezüglich Sorgfalt, Datenschutz und Auskunft unterliegen wie die Erhebungsstelle selber.

Da die Erhebungsstelle einen öffentlichen Auftrag erfüllt und auch durch öffentliche Mittel finanziert wird, müsste Transparenz über die Geschäftstätigkeit vollumfänglich gewährleistet sein. Das setzt eine entsprechende Information der Öffentlichkeit voraus und müsste verbindlich eingefordert und eingehalten werden.

4.2.2 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:

Ähnlich wie bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe könnte der Bund die Kantone für die Abgabenerhebung beiziehen. Der Inkassoprozess zur Erhebung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer könnte um die Erhebung der Nationalstrassenabgabe ergänzt werden, was wir als sinnvoll erachten. Es soll den Nutzerinnen und Nutzern aber freigestellt sein, davon Gebrauch zu machen, um damit dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es Nutzerinnen und Nutzer gibt, die ausschliesslich ausserhalb des abgabepflichtigen Netzes unterwegs sind.

5. Kontrollen

5.1. 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:

Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, dass Konzeption und Betrieb von Kontrollanlagen sowie die Durchführung der Kontrollen an Dritte ausgelagert werden können. Das EFD soll wie heute bei Kontrollen und Ahndungen im Ordnungsbussenverfahren Dritten mittels Vertrag Aufgaben übertragen können, sofern es transparent ist, der Effizienz des Systems dient und insgesamt zweckmässig ist.

5.2. 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:

Bereits heute erfolgt ein Grossteil der Vignettenkontrollen im Rahmen von Verkehrskontrollen durch die Kantone und es spricht nichts dagegen, dass die Kantone auch künftig beigezogen werden könnten. Wenn wir das richtig verstehen, geht es aber vorerst nur darum, diese Möglichkeit grundsätzlich zu schaffen. Da Kontrollen inländischer Fahrzeuge bei der E-Vignette automatisch erfolgen würden, ginge es nur um die nachgelagerte Ahndung *ausländischer* Fahrzeugführerinnen und -führer (anlässlich einer Aus- oder Wiedereinreise bei einer Grenzzollstelle). Eine solche käme aber gemäss Vernehmlassungsbericht erst in Frage, wenn die Wirkung der Kontrollen in einem günstigen Verhältnis zum Aufwand stehen würde. In diesem Sinne unterstützen wir die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine allfällige spätere Übertragung der Durchführung der Kontrollen an die Kantone.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Andere Erfassungsformen als ein elektronisches, videobasiertes Kontrollsystem würden ein Mobiltelefon voraussetzen. Das würde beinhalten, dass die Nutzerinnen und Nutzer Bewegungsdaten zur Verfügung stellen müssten. Aus Gründen des Datenschutzes ist ein videobasiertes Kontrollsystem vorzuziehen. Ganz abgesehen davon, dass für ein anderes System eine entsprechende infrastrukturseitige Technologie vorhanden sein müsste, was bis auf Weiteres nicht flächendeckend als gegeben betrachtet werden kann. Die technologieneutrale Ausgestaltung der Vorlage ermöglicht es aber, dass künftig auch andere Methoden zur Identifikation der Fahrzeuge Anwendung finden könnten.

6. Datenschutz

Sind Sie mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen einverstanden?

(Art. 17 bis 24)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Auch wenn die Daten von Kontrollschildern im Sinne des Bundesgesetzes über den Datenschutz nicht als besonders schützenswert gelten, muss dem Schutz von Daten (Zugriffsrechte, Aufbewahrungsfristen, Datensicherheit, Archivierung und Datenvernichtung) aus unserer Sicht grösste Sorgfalt zukommen und es braucht eine entsprechende gesetzliche Grundlage. Vor allem dort, wo erhobene Daten Rückschlüsse auf eine Person zulassen, ist grösste Sorgfalt erforderlich. Beim Videoabgleich identische Daten sind, wie in Artikel 22 vorgesehen, umgehend zu löschen. Der Frage der Schnittstellen gemäss Artikel 20 muss höchste Bedeutung beigemessen werden, ebenso den besonders schützenswerten Personendaten nach Artikel 17 Absatz 3.

Da für den vorliegenden Erlass der Vollzug durch Dritte in Betracht kommt, werden die Datenschutzbestimmungen auf Gesetzesstufe zu Recht ausführlich geregelt. Die Datenschutzbestimmungen müssen selbstverständlich auch für die Abgabbeerhebungsstelle und weitere mit dem Vollzug des Gesetzes betraute Dritte gelten, wie Artikel 23 das vorsieht.

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:

Wir sind damit einverstanden, dass das eidgenössische Finanzdepartement zur Entlastung der eidgenössischen Zollverwaltung die Strafverfolgung im Ordnungsbussenverfahren durch Vertrag an Dritte übertragen kann.

8. Diverses

Weitere Bemerkungen?

Ein Systemwechsel, wie er vorgeschlagen wird und wie wir ihn unterstützen, setzt erhöhten Bedarf an Kundensupport voraus. Es muss gewährleistet sein, dass ein solcher vorhanden ist und dass niemand „abgehängt“ wird, weil er oder sie nicht über die entsprechenden technologischen Möglichkeiten verfügt.

Wir sind klar der Meinung, dass der vorgeschlagene Systemwechsel ein Erfordernis der Zeit ist. Vor allem sind wir der festen Überzeugung, dass es langfristig den Wechsel von einem pauschalen Abgabesystem hin zu einem verursacherorientierten braucht, das Verbrauch, Emissionen, Antriebstechnik, gefahrene Kilometer etc. berücksichtigt.