



---

# **Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAG)**

## **Bericht über das Ergebnis der Vernehmlassung**

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Überblick</b> .....	3
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	4
<b>1 Ausgangslage</b> .....	5
<b>2 Durchführung der Vernehmlassung</b> .....	5
<b>3 Gesamtbeurteilung</b> .....	6
<b>4 Beurteilung des heutigen Erhebungssystems im Vergleich mit den untersuchten Varianten</b> .....	7
«Vignette Classic» .....	7
«e-Vignette» .....	7
«Chip-Vignette» .....	8
<b>5 Missbrauchsbekämpfung</b> .....	8
<b>6 Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln</b> .....	8
Art. 2    Geltungsbereich .....	8
Art. 4    Ausnahmen .....	9
Art. 5    Abgabepflichtige Personen .....	10
Art. 6    Abgabebetrag .....	10
Art. 7    Vignette .....	11
Art. 8    Abgabeperiode .....	11
Art. 10   Verwendung des Abgabbeertrags .....	12
Art. 14   Übertretungen .....	12
Art. 17   Verjährung .....	13
Art. 18   Vollzug .....	13
<b>7 Weitere Anliegen</b> .....	14
<b>8 Einsichtnahme</b> .....	14
<b>Anhang:</b> Verzeichnis der an der Vernehmlassung teilgenommenen Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen .....	15

## Überblick

*Mit dem Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen (NSAG) will der Bundesrat nach Prüfung von verschiedenen Varianten das heutige System mit der «Vignette Classic» beibehalten. Der Status quo des alten Systems wird von der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer begrüsst, wobei z.T. die Weiterverfolgung der «e-Vignette» gefordert wird. Die Einführung einer Kurzzeitvignette lehnt die Mehrheit hingegen ab.*

*Der Kampf gegen den Missbrauch, der mit verbesserten Sicherheitsmerkmalen und verstärkten Kontrollen geführt werden soll, wird durchwegs begrüsst. Die mögliche Auslagerung der Kontrolltätigkeit an Dritte bei knappen, personellen Ressourcen wird vereinzelt kritisch beurteilt. Gewisse konsultierte Kreise finden, die Auslagerung sollte auf die Kantone ausgedehnt werden, andere dagegen sind der Ansicht, dass die Ahndung von Delikten primär eine Aufgabe des Staates sei und nicht an Dritte ausgelagert werden dürfe. Die Bussenerhöhung von bisher 100 auf 200 Franken wird mehrheitlich gutgeheissen. Hingegen beurteilen einige es als übertrieben, die Manipulation der Vignette neu als Vergehen zu verfolgen.*

## Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobil Club der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
aBV	alte Bundesverfassung vom 29. Mai 1874; aufgehoben durch die Bundesverfassung vom 18. April 1999
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999; SR 101
COCRBT	Conférence des officiers de circulation routière Romands/de Berne et du Tessin
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
FDK	Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
FER	Fédération des Entreprises Romande
FRS	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs
kf	Konsumentenforum
KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
LPS	Liberale Partei der Schweiz
mind.	mindestens
NSAG	Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen
NSAV	Nationalstrassenabgabe-Verordnung; SR 741.72
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SEV	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club Schweiz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VTs	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; SR 741.41
z.T.	zum Teil

## 1 Ausgangslage

Vor dem Inkrafttreten der Grundlage zur Erhebung der Nationalstrassenabgabe (NSA) in Artikel 86 Absatz 2 der neuen Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101), stützte sich die Erhebung direkt auf die ausführlichen Bestimmungen des Artikel 36<sup>quinquies</sup> der aBV und der Verordnung vom 26. Oktober 1994 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabe-Verordnung, NSAV; SR 741.72). Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) ist seit der Einführung der Erhebung der Nationalstrassenabgabe im Jahre 1985 damit beauftragt.

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird dem verfassungsmässigen Auftrag von Artikel 164 BV, dass alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in Form von Bundesgesetzen zu erlassen sind, Folge geleistet. Darin enthalten sind insbesondere die Bestimmungen bezüglich des Kreises der Abgabepflichtigen sowie des Gegenstands und der Bemessung von Abgaben. Die bereits heute geltenden Bestimmungen wurden grösstenteils übernommen. Anpassungen wurden vornehmlich im Bereich der Vollzugsbestimmungen vorgenommen.

Damit jedoch die Abgabenerhebung bis zum Erlass besagter Bestimmungen möglich blieb, wurden in den Schlussbestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung (AS 1999 2556) die relevanten Bestimmungen der aBV bis zu ihrer Überführung in entsprechende Gesetzesbestimmungen weiterhin für gültig erklärt.

## 2 Durchführung der Vernehmlassung

Am 17. August 2006 hat der Bundesrat das EFD ermächtigt, das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAG) zu eröffnen.

Die Vernehmlassung wurde vom 6. September 2006 bis am 31. Januar 2007 durchgeführt. Dazu wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, die Verkehrsverbände sowie weitere Verbände und Institutionen eingeladen (Total 102). 58 Stellungnahmen sind eingetroffen (Anhang), die sich folgendermassen auf die verschiedenen Gruppen verteilen:

- Kantone: 26
- Politische Parteien: 7
- Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete: 2
- Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft: 3
- Verkehrsverbände: 8
- Weitere: 12

Der Aufforderung, die Stellungnahmen zwecks erleichterter Verarbeitung zusätzlich auch in elektronischer Form zuzustellen, kamen 24 Vernehmlassungsteilnehmer nach.

### 3 Gesamtbeurteilung

Die Vorlage wird von der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer im Grossen und Ganzen begrüsst. Nur die SP und die SVP lehnen die vorliegende Vorlage im Grundsatz ab. Für erstere sind die vorgeschlagenen Bestimmungen nicht griffig genug, der Abgabesatz viel zu tief und die Begründung, weshalb ein Systemwechsel nicht erstrebenswert sei, nicht überzeugend. Die SVP beantragt die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vorlage noch einmal zu überprüfen. Sie begründet ihre Ablehnung damit, dass die Situation bezüglich Gebühren und Abgaben in der Schweiz unbefriedigend und die Belastung bereits heute sehr hoch sei und stetig ansteige.

Sämtliche Teilnehmer sind der Auffassung, dass gegen den Missbrauch, der einen Einnahmenseinbruch von 25-30 Millionen Franken (2003) und von 15-20 Millionen Franken (2006) ausmacht und in Zukunft noch steigen wird, Massnahmen ergriffen werden müssen.

Die Mehrheit der konsultierten Kreise will trotz der Missbrauchsanfälligkeit am heutigen System an der Klebevignette «Vignette Classic» festhalten, da es ein kostengünstiges und gut akzeptiertes System (mind. im Inland) sei. Sie sind der Ansicht, dass der Missbrauch mit weiteren Sicherheitsmerkmalen und verstärkten Kontrollen bekämpft werden muss. Die «Chip-Variante», die auf einem im Fahrzeug angebrachten Gerät basiert, wird von allen Vernehmlassungsteilnehmern abgelehnt. Hingegen gingen die Meinungen über die «e-Vignette», bei der das Kontrollschild in einem Informationssystem registriert wird, auseinander. Die «e-Vignette» wird im Gegensatz zur «Chip-Vignette» nicht a priori abgelehnt. Es zeigt sich sogar die Tendenz, dass für einen Teil der konsultierten Kreise die «e-Vignette» das zukünftige Abgabenerhebungssystem sei. Nur wenige (SP, grüne Partei, SEV, VCS) ziehen einen sofortigen Systemwechsel von der «Vignette Classic» zur «e-Vignette» vor.

Die Einführung einer Kurzzeitvignette wird von den meisten Vernehmlassungsteilnehmern als zu grosser administrativer Aufwand gesehen. Ein System mit günstigeren Kurzzeitvignetten sei zudem nicht praktikabel und erschwere den Verkehrsfluss an der Grenze noch zusätzlich. Im Gegensatz dazu sind die Befürworter (Kantone Uri, Zug, Glarus, Solothurn, SP, grüne Partei, SAB, VCS) der Ansicht, dass mit deren Einführung die Missbrauchsgefahr durch ausländische Fahrzeuglenker stark verringert werden könnte.

Die Mehrheit der konsultierten Kreise spricht sich für die Erhöhung der Busse von 100 auf 200 Franken aus. SP, VCS, grüne Partei und SEV plädieren sogar für eine höhere Busse.

Die Meinungen über die Möglichkeit der Übertragung der Kontrolle und der Ahndung von Verstössen im vereinfachten Verfahren an private Organisationen sind geteilt. Einige Vernehmlassungsteilnehmer (Kantone Obwalden, Glarus, Appenzell I. Rh., Jura, SP, LPS, ACVS, Centre Patronal, SEV) lehnen die Übertragung ab, da dies primär eine Aufgabe des Staates sei. Die Kantone Nidwalden, Aargau, Waadt, die CVP und der TCS erachten hingegen die Übertragung an Dritte als ein wirksames Mittel zur Bekämpfung des Missbrauchs. Sogar die Ausdehnung der Delegations-

norm, damit auch die Kantone die Aufgabe an Dritte übertragen könnten, wird von den Kantonen Bern, Luzern, Genf, der asa und des FRS begrüsst.

#### **4 Beurteilung des heutigen Erhebungssystems im Vergleich mit den untersuchten Varianten**

In einer Machbarkeitsstudie wurden im Jahre 2003 drei Varianten eingehend untersucht und im Jahre 2006 anlässlich der öffentlichen Vernehmlassung des Gesetzesentwurfs zur Kenntnis vorgelegt.

##### **«Vignette Classic»**

Der Vorschlag, das heutige System mit der Klebevignette («Vignette Classic») beizubehalten, wurde – ausser von der SP, der grünen Partei, dem SEV und dem VCS – von allen Vernehmlassungsteilnehmern gutgeheissen. Diese Form der Strassenverkehrsabgabenerhebung werde im Inland durchwegs akzeptiert, zumal dieses System sowohl einfach wie auch kostengünstig sei. Der Verkauf sei in der heutigen Form gut organisiert. Die Befürworter wiesen jedoch darauf hin, dass die Probleme des heutigen Systems nicht unterschätzt und vernachlässigt werden dürfen. Einige Teilnehmer forderten trotz momentaner Beibehaltung des heutigen Systems, die «e-Vignette» für die Zukunft weiterzuverfolgen.

Den Entscheid, das Modell «Vignette Classic» beizubehalten, konnte der SEV nicht unterstützen. Es sei unverständlich, weshalb mit den heutigen technischen Mitteln nicht eine modernere Variante eingeführt werden könne.

##### **«e-Vignette»**

Bei der «e-Vignette» wird das Kontrollschild in einem Informationssystem registriert. Die Registrierung entspricht dem Erwerb einer «virtuellen Vignette».

Die Kantone Basel-Landschaft, Uri, Nidwalden, Jura, Luzern sahen die «e-Vignette» klar als Abgabenerhebungssystem der Zukunft. Einerseits könne die Abgabe mit relativ wenig Aufwand erhoben, andererseits einfach kontrolliert werden. Mit der Einführung würden modernere Vertriebsformen, flexiblere Preisgestaltungen (zeitliche Stückelung, Differenzierung zwischen Motorrädern, Lieferwagen, etc.) und automatisierte Kontrollen im fliessenden Verkehr oder an der Grenze ermöglicht. Die «e-Vignette» wäre wegen ihres auf Informatik basierten Systems nahezu unbegrenzt ausbaubar.

Für eine möglichst schnelle Einführung der «e-Vignette» hatten sich die SP, die grüne Partei, der SEV und der VCS ausgesprochen. Das System sei flexibel und ausbaufähig. Zudem können nach Fahrzeugkategorien differenzierte Abgabesätze eingeführt werden. Es gelte ferner in diesem Zusammenhang innovative und umweltgerechte Systeme und neue Wege etwa mit satellitengestützten Telekommunikationstechnologien weiterzuverfolgen.

Die Befürworter der «e-Vignette» forderten den Bundesrat auf, um den Vorteil der besseren Kontrollmöglichkeit voll ausschöpfen zu können, die Richtlinie für die grenzüberschreitende Ahndung von Bussen innerhalb der EU anzustreben und voranzutreiben.

Die Kantone Bern, Neuenburg, Genf und die asa forderten, dass allenfalls bei einer Einführung der «e-Vignette» die Dachorganisationen und die kantonalen Vollzugsorgane frühzeitig in die Planung miteinbezogen werden müssen.

Der FRS und einige seiner Trägerorganisationen (AGVS, ASTAG, ACS und TCS) lehnten die «e-Vignette» ab. Nach ihrer Auffassung ginge dies allzu stark in Richtung Überwachungs- und Kontrollstaat, insbesondere dann, wenn digitale Fix- oder allenfalls sogar mobile Kameras eingesetzt werden, die den fließenden Verkehr zeitlich und räumlich praktisch uneingeschränkt kontrollieren können.

### **«Chip-Vignette»**

Die «Chip-Vignette» basiert auf einem im Fahrzeug angebrachten Gerät, das zur Gebührenerhebung dient. Möglich sind verschiedene Varianten elektronischer Hilfsmittel im Fahrzeug: vom Chip-Aufkleber, der mittels Nahbereichsfunk gelesen werden kann, bis hin zum Gebührenzähler mit Satellitenortung und Telekommunikation für die Erfassung der tatsächlichen Fahrleistung. Die «Chip-Vignette» wurde von allen Vernehmlassungsteilnehmer eindeutig abgelehnt.

## **5 Missbrauchsbekämpfung**

Sämtliche Vernehmlassungsteilnehmer, die sich zu den vorgeschlagenen Massnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs geäußert haben (Kantone Bern, Solothurn, Basel-Landschaft, Graubünden, Aargau, Waadt, Schwyz, Nidwalden, CVP, SP, grüne Partei, EVP, SGV, TCS, VCS, asa, FDK, kf) sind der Meinung, dass sich die Durchsetzung der Abgabepflicht durch die vorgesehene Realisierung weiterer Sicherheitsmerkmale und durch die Verstärkung der Kontrollen, namentlich im grenzüberschreitenden Verkehr, verbessern lässt.

Die Kantone Zug, Uri, Glarus und Solothurn sowie die SP, die grüne Partei, die SAB und der VCS sind der Ansicht, dass zusätzlich mit der Schaffung einer Kurzzeitvignette die Missbrauchsgefahr bzw. der Missbrauch durch ausländische Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker massiv verringert werden könnte.

## **6 Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln**

### **Art. 2 Geltungsbereich**

Der Kanton Luzern schlägt vor, dass zukünftig die Vignettenpflicht für alle Hochleistungsstrassen eingeführt werden soll. Er ist der Meinung, dass Ausnahmen von der Vignettenpflicht die Strassenbenützer nur verunsichern werden und in der Regel schwierig zu kontrollieren seien.

Der Kanton Genf beantragt, für die Autobahnen rund um die Stadt eine Ausnahme nach Artikel 2 Absatz 2 zu prüfen, da sich der Verkehr seit 1980 mehr als verdoppelt habe. Vor allem im Raum von Saint-Julien habe sich das Verkehrsaufkommen besorgniserregend erhöht. Damit die Automobilisten, welche die Grenzen passieren, vermehrt die Autobahn und nicht mehr die Haupt- oder Nebenstrassen benützen würden, sollten die Autobahnen rund um Genf gebührenfrei sein. Auf diese Weise

könnten der Verkehrsfluss im Raum von Saint-Julien verbessert und zusätzlich die Luftverschmutzung verringert werden. Zudem würde das längerfristig die Aufrechterhaltung der Gebührenfreiheit auf der französischen Autobahn A40 zwischen Saint-Julien und Annemasse erlauben. In der Tat könnte diese bei der Erneuerung der Konzession im Jahre 2015 wieder in Frage gestellt werden. Würde das französische Autobahnteilstück gebührenpflichtig, hätte dies zur Folge, dass das Genfer Strassennetz stark überlastet würde.

Die SP und der SEV möchten den Absatz 2 gänzlich streichen. Aus Gründen der Gleichbehandlung sollen vignettenfreie Grenzbereiche und Nationalstrassenabschnitte verhindert werden. Es sei zudem nicht einzusehen, weshalb dem Bundesrat die Kompetenz zugesprochen werden soll, auf einzelnen Nationalstrassen die Vignettenpflicht aufzuheben, zumal der Zollverwaltung mit Artikel 4 Absätze 2 und 3 die Möglichkeit offen stehe, die Abgabepflicht in begründeten Fällen zu sistieren.

#### **Art. 4 Ausnahmen**

Die SP stellt den Antrag auf Streichung von Absatz 1 Buchstabe a, da die Ausnahme für Militärfahrzeuge nicht länger gerechtfertigt sei.

Der Kanton Glarus schlägt vor, alle Polizeifahrzeuge, ob gekennzeichnet oder nicht, von der Abgabepflicht zu befreien, wie dies in den Buchstaben a, c – l für viele zivile Fahrzeugkategorien vorgesehen sei. Absatz 1 Buchstabe b müsse entsprechend angepasst werden.

Die COCRBT ist der Ansicht, dass Absatz 1 Buchstabe b zu ungenau formuliert sei. Es gehe daraus nicht hervor, ob es sich dabei ausschliesslich um Fahrzeuge mit ausgestattetem Blaulicht und Wechselklanghorn gemäss Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) handle oder um Fahrzeuge, die im Besitz der Polizei, der Feuerwehr oder anderen seien. Zudem werde in Absatz 1 Buchstabe b nicht auf die Eisenbahnpolizei – im Gegensatz zum Zivilschutz – hingewiesen.

Absatz 1 Buchstabe c sollte gemäss COCRBT mit „Überschwemmungen“ und „Pannnen“ ergänzt werden. Sie argumentiert, dass im Sommer nicht selten wegen eines Gewitters Strassen überschwemmt werden, weshalb nebst der Feuerwehr auch technisch spezialisierte Hilfskräfte aufgeboden werden müssten. Ebenfalls werden während der Reisesaison Pannenhelfer (z.B. TCS oder andere autorisierte Organisationen) bei Autopannen auf Verlangen der Polizei hinzugezogen.

Der AGVS, die LPS und das Centre Patronal beantragen in Absatz 1 Buchstabe l den Teil „auf Fahrten an Werktagen“ zu streichen. Die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Regelung nehme zu wenig Rücksicht auf die Besonderheiten des Schweizerischen Automobilgewerbes. Häufig organisieren Garagisten während des Jahres an Wochenenden Automobilausstellungen. Die Befreiung der Vignettenpflicht sollte nicht nur für Werktagen sondern für jeden Tag im Jahr Geltung haben. Dies würde ebenfalls zu einer einfachen und klaren Handhabung zugunsten der Kontrollorgane führen.

Der Kanton Jura stellt fest, dass die Redaktion von Absatz 3 falsch zu sein scheint. Die Formulierung korrespondiere weder mit dem deutschen Text des Entwurfs noch mit dem französischen Text der aktuellen Verordnung: anstelle von „...ordonne une déviation de tout ou partie de ces routes...“ wäre die Formulierung „...ordonnant une déviation du trafic sur tout ou partie de telles routes...“ angebrachter.

Nach Ansicht des Kantons Appenzell I. Rh. müsse der Kreis der Abgabepflichtigen im Gesetz abschliessend bezeichnet werden. Spätere Anpassungen seien nicht durch die Oberzolldirektion, sondern nur durch den Gesetzgeber mittels einer Gesetzesänderung vorzunehmen.

## **Art. 5 Abgabepflichtige Personen**

Einige Vernehmlassungsteilnehmer (Kantone Bern, Neuenburg, Wallis, Genf und Tessin, FRS und asa) sind der Ansicht, dass der Einbezug des Halters oder der Halterin als abgabepflichtige Person nur zu Mehraufwand beim Ermitteln der verantwortlichen Personen führen werde. Dies vor allem, wenn der Lenker oder die Lenkerin mit einem nicht persönlich sondern mit einem auf eine Firma immatrikulierten Fahrzeug unterwegs und nicht bereit sei, die Abgabe zu bezahlen. Hier müssten die Behörden aufwendig im Betrieb nachforschen, wer die abgabepflichtige und dementsprechend strafrechtlich relevante natürliche Person sei. Die bisher geltende Regelung, wonach nur der Lenker oder die Lenkerin abgabepflichtig ist, sei praxisgerechter.

Die ACVS begrüsst die Einführung einer subsidiären Haftpflicht, beantragt jedoch, Artikel 5 wie folgt zu formulieren:

*„Abgabepflichtig ist die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer. Die Halterin oder der Halter haftet für die Abgabe, wenn er bzw. sie die Lenkerin oder den Lenker nicht bekannt gibt oder diese bzw. dieser keinen festen Wohnsitz in der Schweiz hat.“*

Sie begründet ihren Antrag damit, dass im Gesetz geregelt sein müsse, in welchen Fällen auf den subsidiär Haftenden zurückgegriffen werden könne. Aus dem Gesetzesentwurf gehe nicht hervor, welchen Aufwand der Staat betreiben müsse, um den primär pflichtigen Fahrzeuglenker ausfindig zu machen, bevor die Vollzugsbehörde auf den subsidiär Haftenden greifen kann.

## **Art. 6 Abgabebetrag**

Der Kanton Uri empfiehlt eine massvolle Anhebung des Preises für die Jahresvignette, da sie im Vergleich mit anderen europäischen Staaten äusserst günstig sei. Der Kanton Graubünden, der VCS, die grüne Partei und die FDK stimmen diesem Vorschlag bei.

Der Kanton Zug fordert, dass der Abgabebetrag einer eingehenden Überprüfung unterzogen und die Höhe gegebenenfalls angepasst werden müsse.

Die SP und der SEV verlangen eine Erhöhung der Abgabe auf mind. 80 Franken jährlich.

Die SVP schlägt eine Verdoppelung des Abgabebetrags mit gleichzeitiger Rückerstattung des Betrages über die kantonalen Motorfahrzeugsteuern vor.

Der Kanton Genf ist der Ansicht, dass mit der Verankerung des Abgabepreises im Gesetz dessen allfällige Anpassung erschwert werde. Die COCRBT stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob es überhaupt angebracht sei, einen so tiefen Ansatz in das Gesetz aufzunehmen. Der Kanton Schaffhausen ist der Meinung, dass dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden sollte, den Abgabebetrag der Teuerung anzupassen. Auf diese Weise könnte sichergestellt werden, dass für eine Anpassung nicht das Gesetz geändert werden muss.

## **Art. 7 Vignette**

Der Kanton Jura bemängelt, dass in Absatz 2 – im Gegenteil zur NSAV – nicht der Ort festgelegt wird, wo die Vignette aufgeklebt werden muss. Absatz 1 Buchstabe a und b des Artikel 6 NSAV könnte direkt ins Gesetz aufgenommen werden, ohne dass der Bundesrat Ausführungsbestimmungen erlassen muss, in denen insbesondere das Anbringen der Vignette geregelt wird.

Bisweilen wurden Klebefolien verwendet, um die Vignette verbotener Weise auf ein anderes Fahrzeug aufzukleben. Der Kanton Luzern und die ACVS schlagen deshalb vor – um endgültig Klarheit zu schaffen – Absatz 4 dahingehend zu ergänzen, dass die Verwendung von Klebefolien explizit verboten sei.

Der Kanton Zug schlägt ebenfalls folgende Präzisierung von Absatz 4 vor:

*„Sie gilt als entwertet, wenn sie:*

- b. vom Trägerpapier entfernt und nicht direkt, sondern mit einer Zwischenschicht, beispielsweise einer Folie oder dergleichen, am Fahrzeug aufgeklebt wird.“*

Die SP lehnt den Artikel 7 ab und fordert die Einführung der «e-Vignette», die ein flexibleres System zulassen würde und dank einer angemessenen Erhöhung des Abgabesatzes auch bestens finanzierbar wäre. Der SEV, die grüne Partei und der VCS schliessen sich der Meinung der SP an, die Variante «e-Vignette» weiterzuvorforschen. Sie sind der Auffassung, dass Artikel 7 so angepasst werden müsse, dass die «e-Vignette» eingeführt werden könnte.

## **Art. 8 Abgabeperiode**

Die Kantone Glarus, Solothurn, die SP, SAB, der VCS und die grüne Partei schlagen die Einführung oder mindestens die Prüfung einer Kurzzeitvignette vor. Dementsprechend sollte Artikel 8 ergänzt werden. Gleichzeitig müsste jedoch untersucht werden, welchen Einfluss eine Kurzzeitvignette auf das Verkehrsaufkommen habe.

Der Kanton Uri ist der Ansicht, dass mit einer allfälligen Erhöhung der Abgabe gleichzeitig auch eine preiswerte Kurzzeitvignette eingeführt werden könnte.

Die SAB fordert eine Kurzzeitvignette zum Preis von 15 Franken. Für sie sei es unverständlich, weshalb die Schweiz als Tourismusland nicht eine solche einführen könne.

Für den Kanton Zug ist es nicht verständlich, weshalb die in einzelnen europäischen Ländern - wie Österreich, Ungarn, Tschechien Slowakei - angebotenen Kurzzeitvignetten für die Schweiz als unpraktikabel bezeichnet werden. Diese Tatsache würde den erheblichen Zweifel an der Ernsthaftigkeit des durchgeführten Variantenstudiums wecken.

Gegen die Kurzzeitvignette äusserten sich die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Appenzell A. Rh und Jura sowie der SGV, die FDK und der TCS. Sie sind der Auffassung, dass dies nur zu erhöhtem administrativem Aufwand sowie zu Problemen und Erschwerungen an den Grenzübergängen führe.

Der SEV fordert die Überprüfung einer 2-Jahres Vignette.

## **Art. 10                    Verwendung des Abgabeertrags**

Der VCS und die grüne Partei weisen darauf hin, dass die heutige zweckgebundene Verwendung der Gelder aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe nicht ihren Vorstellungen entsprechen. Sie befürworten eine Verwendung der finanziellen Mittel aus der Strassenkasse für nachhaltigere Formen, z. B. für den öffentlichen Verkehr.

Der SEV beantragt, dass nur die Hälfte des Reinertrags gemäss dem vorgeschlagenen Zweck verwendet wird. Die andere Hälfte soll in den Infrastrukturfonds zu Gunsten von Projekten im Agglomerationsverkehr fliessen.

## **Art. 14                    Übertretungen**

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer (Kantone Nidwalden, Solothurn, Basellandschaft, Graubünden, Waadt, Aargau, Glarus, Centre Patronal, SGV, TCS und CVP) sprechen sich für eine Erhöhung der Busse von 100 auf 200 Franken aus.

Die SP, die grüne Partei, der VCS und der SEV fordern, dass im Vergleich mit anderen europäischen Ländern die Busse auf mind. 250 bis 300 Franken erhöht werden müsste.

Gegen die Erhöhung der Busse auf 200 Franken haben sich der Kanton Luzern, die FER, die COCRBT und die LPS ausgesprochen. Die FER ist der Ansicht, dass nicht die Bussen erhöht sondern die Kontrollen - vor allem diejenigen in der Nähe der Grenze - verstärkt werden sollten.

Die ACVS reget an, zwischen Absatz 1 und Absatz 2 des Artikels 14 den nachfolgenden Absatz zusätzlich einzufügen:

*„Die Halterin oder der Halter haftet für die Busse, wenn er bzw. sie die Lenkerin oder den Lenker nicht bekannt gibt oder diese bzw. dieser keinen festen Wohnsitz in der Schweiz hat.“*

Sie vertritt die Auffassung, dass sich gemäss dem vorgeschlagenen Entwurf vielmehr nur der Benutzer, nicht jedoch der Halter des Fahrzeugs beim Fehlen der Vignette strafbar mache. Bei einem auf dem Rastplatz abgestellten Fahrzeug ohne Vignette könnte also vom Halter nachträglich nur die Abgabe von 40 Franken nachgefordert werden. Für die Busse müsse der Staat gleichwohl den Lenker ermitteln, was zu keiner Verminderung des Aufwandes führe.

Die Kantone Bern, Genf und Luzern, der FRS, die asa und die ACVS legen den Artikel 14 und den begleitenden Bericht so aus, dass zukünftig nur noch das Fahren ohne Vignette nach dem Ordnungsbussenverfahren geahndet werde. Neu müsse die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer bei der missbräuchlichen Übertragung einer Vignette von einem Fahrzeug auf das andere wegen des Vergehenstatbestands nach Artikel 245 des schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB; SR 311.0) verzeigt werden. Der Kanton Bern, der FRS und die asa sind zudem der Ansicht, dass mit Inkrafttreten des Gesetzes die entsprechende Ziffer aus der Ordnungsbussenliste gestrichen werden soll.

Der AGVS und das Centre Patronal lehnen den Absatz 2 ab. Sie vertreten die Meinung, dass die Androhung einer Freiheitsstrafe beim Missbrauch der Vignette unangemessen sei. Bei einem Fahrzeugführer, der seine Vignette von seinem Auto entfernt, um diese an sein neues während des Jahres gewechseltes Auto anzubringen, könne nicht von einem Kriminellen gesprochen werden. Die zunehmende Kriminalisierung der Fahrzeugführer durch eidgenössische Organe sei ungerechtfertigt.

Der Kanton Zug ist der Ansicht, dass die Busse nach Absatz 1 in die Ordnungsbussenliste aufgenommen werden sollte, damit eine einfachere Anpassung der Bussenhöhe ermöglicht werden kann.

Der Kanton Wallis vertritt die Auffassung, dass die Absätze 1 und 2 klar auseinander zu halten seien. Es sollte kommuniziert werden, welcher Tatbestand unter welche Norm einzuordnen sei, um unterschiedliche Interpretationen der Strafbehörden zu vermeiden.

## **Art. 17**                      **Verjährung**

Der Kanton Zürich ist der Ansicht, dass kein Grund ersichtlich sei, weshalb in Abweichung zu Artikel 109 des Strafgesetzbuches (StGB; SR 311.0) die Strafverfolgung und die Strafe in drei statt zwei Jahren verjähren sollen. *(Mit Inkrafttreten des neuen allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches [1. Januar 2007] wurde die Verjährungsfrist für Übertretungen auf drei Jahre angehoben.)*

Die ACVS und der Kanton Zürich regen zudem an, Artikel 17 gänzlich zu streichen. Gemäss Artikel 333 Absatz 1 StGB gelten die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches auch für die anderen Bundesgesetze. Um Widersprüche und Auslegungsprobleme zu vermeiden, sollte Artikel 109 StGB nicht im NSAG wiederholt werden.

## **Art. 18**                      **Vollzug**

Die Kantone Nidwalden, Aargau und Waadt, die CVP und der TCS finden die Übertragung der Kontrolle und Ahndung an Dritte eine angemessene Lösung, um den Missbrauch zu bekämpfen.

Die Kantone Bern, Luzern und Genf, die asa und der FRS würden es befürworten, wenn die in Absatz 3 vorgesehene Delegationsnorm, wonach die Kontrollaufgaben und die Strafverfolgung im vereinfachten Verfahren durch Vertrag ganz oder teilweise Dritten übertragen werden kann, auch auf die Kantone ausgedehnt werden könnte.

Der Kanton Freiburg beantragt, die Übertragung an Private strikt zu begrenzen. Weiter hält er fest, falls Absatz 3 dahingehend zu verstehen sei, dass die Eidgenössische Zollverwaltung - um z.B. Vignetten an der Grenze zu verkaufen - auf private Organisationen zurückgreifen könne, so dürften auf keinen Fall Dritte im Landesinnern Polizeikontrollen durchführen.

Die LPS, der AGVS und das Centre Patronal sind der Ansicht, dass der neue Absatz 3 in seiner Anwendung trotz den erläuternden Bemerkungen nicht klar sei. Sollte mit „Dritten“ nicht die Polizei gemeint sein, so wäre es angemessen diese zu definieren, um keine Unsicherheiten entstehen zu lassen. Falls es sich aber um die Polizei handelt, so seien deren Aufgaben bereits unter Artikel 16 geregelt.

Der Kanton Zürich weist darauf hin, dass eine explizite Normierung des Wirkungsraums der Kontrollarbeiten aus kantonaler Sicht wünschenswert sei. Die Kontrollen wären nur im ruhenden Verkehr zulässig, da das Anhalten von Fahrzeugen eine hoheitliche Handlung mit eventuell verbundenen Zwangsmassnahmen darstelle.

Der Kanton Obwalden geht davon aus, dass die von externen Partnern durchgeführten Vignettenkontrollen die kantonale Polizeihöhe in keiner Weise negativ tangieren werden. Obwalden betont, dass auch nach der Einführung der neuen Regelung ausschliesslich die Kantonspolizei Kontrollen durchführen werde.

Einige Vernehmlassungsteilnehmer (Kantone Glarus, Appenzell I. Rh. und Jura, ACVS, SP, COCRBT und SEV) lehnen die Möglichkeit der Übertragung von Kontrollen und Ahndung von Verstössen an private Organisationen ab. Die Ahndung von Delikten sei primär eine staatliche Aufgabe. Sie befürchten, dass sich die auf wirtschaftlichen Überlegungen basierenden und lediglich auf einen einzelnen Tatbestand fokussierten Kontrollen durch Dritte negativ auf das Image der Polizei auswirken könnten. Zudem würden Kontrollarbeiten nicht zu unterschätzende Risiken bergen, weshalb solche nur von geschulten Polizeifunktionären durchgeführt werden dürfen.

## **7 Weitere Anliegen**

Der Kanton Wallis erwähnt, dass auch die Benutzungsgebühren für die Alpentunnel in den Vignettenpreis miteinbezogen werden sollten.

Die SAB weist darauf hin, dass im Preis der Vignette eigentlich auch die Beförderung von Motorfahrzeugen mit dem Autoverlad Furka, Oberalp, Lötschberg und Vereina enthalten sein müsste. Die Bewohner der betroffenen Gebiete müssen heute eine nicht gerechtfertigte Abgabe für die Benützung des Autoverlads leisten und werden damit gegenüber anderen Landesgegenden benachteiligt.

Um Kontrolltätigkeiten zu intensivieren schlägt der Kanton Basel-Landschaft vor zu überprüfen, ob der Bund mit den Kantonen eine Leistungsvereinbarung abschliessen sollte (analog Leistungsauftrag Schwerverkehrskontrollen).

## **8 Einsichtnahme**

Die vollständigen Stellungnahmen können bei der Oberzolldirektion (Sektion Fahrzeuge und Strassenverkehrsabgaben) eingesehen werden.

## Verzeichnis der an der Vernehmlassung teilgenommenen Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen

### Kantone

1. - 26. AG, AI, AR, BE, BS, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

### In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

- |     |   |     |
|-----|---|-----|
| 27. | Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz | CVP |
| 28. | Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz     | FDP |
| 29. | Sozialdemokratische Partei der Schweiz          | SP  |
| 30. | Schweizerische Volkspartei                      | SVP |
| 31. | Evangelische Volkspartei der Schweiz            | EVP |
| 32. | Grüne Partei der Schweiz                        |     |
| 33. | Libérale Partei der Schweiz                     | LPS |

### Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

- |     |  |     |
|-----|--|-----|
| 34. | Schweizerischer Gemeindeverband                        |     |
| 35. | Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete | SAB |

### Gesamtschweizerisch Dachverbände der Wirtschaft

- |     |                                |            |
|-----|--------------------------------|------------|
| 36. | Schweizerischer Gewerbeverband | SGV        |
| 37. | Schweizerischer Bauernverband  | SBV        |
| 38. | Kaufmännischer Verband Schweiz | KV Schweiz |

### Verkehrsverbände

- |     |   |       |
|-----|---|-------|
| 39. | Autogewerbeverband der Schweiz                  | AGVS  |
| 40. | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband             | ASTAG |
| 41. | Automobil Club der Schweiz                      | ACS   |
| 42. | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr | LITRA |
| 43. | strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs   | FRS   |
| 44. | Touring Club Schweiz                            | TCS   |
| 45. | Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure  | SVI   |
| 46. | Verkehrs-Club der Schweiz                       | VCS   |

### Weitere

- |     |  |        |
|-----|--|--------|
| 47. | Vereinigung der Strassenverkehrsämter  | asa    |
| 48. | Centre Patronal  |        |
| 49. | Conférence des officiers de circulation routière Romands/<br>de Berne et du Tessin                   | COCRBT |
| 50. | Fédération des Entreprises Romande   | FER    |
| 51. | Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren  | FDK    |
| 52. | Konsumentenforum   | kf     |
| 53. | Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband  | SEV    |
| 54. | Schweizer Tourismus-Verband  | STV    |
| 55. | Verein Alpeninitiative   |        |
| 56. | Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutz-<br>direktoren-Konferenz                             | BPUK   |
| 57. | Naturfreunde Schweiz   | NFS    |
| 58. | Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien<br>der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein | ACVS   |