

Eidgenössische Zollverwaltung
Oberzolldirektion
Monbijoustrasse 91
3003 Bern
zentrale-vignette@ezv.admin.ch

Bern, 9. Oktober 2017 sgv-KI/ds

Vernehmlassung: Totalrevision des Bundesgesetzes über die Nationalstrassenabgabe

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 21. Juni 2017 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement ein, zur Totalrevision des Bundesgesetzes über die Nationalstrassenabgabe (NSAG) Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die vorliegende Revision des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAG) ab.

Der sgv verschliesst sich modernen Techniken nicht und sieht durchaus die neuen Möglichkeiten und Chancen der Digitalisierung. Die vorgeschlagene Totalrevision folgt aber nur vermeintlich dem Digitalisierungstrend und erscheint auf den ersten Blick als zeitgemässe Reformvorlage. Mit der e-Vignette werden aber letzten Endes die Grundlagen für das Mobility-Pricing geschaffen. Zwar verweist der Bundesrat im beleuchtenden Bericht im Kapitel «Verworfenne Massnahmen» (Pkt. 1.4, Seite 9) explizit darauf, dass sich die Nationalstrassenabgabe «wegen des geringen Abgabebetrag und des pauschalen Charakters nicht dazu eigne, eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen». Auf Lösungen mit dem Ziel einer Verkehrslenkung sei aus diesem Grund verzichtet worden. Gleichzeitig aber legte der Bundesrat bereits am 27. Mai 2015 ein Konzept und am 30. Juni 2016 und am 5. Juli 2017 zwei Mobility-Pricing-Berichte («Bundesrat vertieft Mobility-Pricing mit kantonaler Wirkungsanalyse») vor.

Wer viel und auf beliebten Strecken zu attraktiven Zeiten fährt, soll gemäss Bundesrat mehr zahlen. 2016 hat der Bundesrat verlauten lassen, dass er Pilotversuche mit Mobility-Pricing (Strasse und Bahn) durchführen will. Die stark schwankende Auslastung des Verkehrssystems stelle eine grosse Herausforderung dar. Während es auf den Strassen am Morgen und am Abend eng werde, gebe es zu den anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility-Pricing bezweckt gemäss Vorstellung des Bundesrates, die Auslastung auf der Strasse und auf der Schiene zu glätten. Erfassungssysteme, Monitoring und Kontrollen machen entsprechende Installationen und ihre Wartung notwendig, was mit Investitionskosten verbunden ist.

So rechnet der Bund zur Erhebung der e-Vignette mit der Einrichtung von 50 Kontrollstandorten, um das Autobahnnetz risikogerecht abdecken zu können. Zudem müssten Millionen von Autonummern – in- und ausländische – auch in verschiedenen Schriften (viele Länder haben keine Autonummern mit lateinischen Buchstaben) hinterlegt werden können. Andererseits funktioniert das seit 1985 funktionierende System – auch was die Kontrolle anbelangt – mit der Klebevignette problemlos.

Mit der e-Vignette würden aber nicht nur die Grundlagen für eine einfache und schnelle Umsetzung fiskalischer Lenkungsmaßnahmen gelegt. Gewisse Fahrzeugarten könnten für bestimmte Zeiträume (z.B. hohe Luftverschmutzung) verboten werden. «Umweltzonen», wie sie im Ausland bereits bekannt sind, oder Zonen mit anderweitigen Einschränkungen könnten leichter umgesetzt werden.

Zudem beinhaltet die Möglichkeit, dass künftig jedes in der Schweiz zugelassene Motorfahrzeug und damit dessen Halter jederzeit überall auf dem Schweizer Nationalstrassennetz registriert werden kann, ein gewisses Missbrauchspotenzial. Die Installation eines Kontrollsystems, das jeden Benutzer und jede Benutzerin einer Nationalstrasse erfassen muss, wäre ein weiterer Schritt in Richtung Überwachungsstaat.

Eine Reihe von Fragen ist ungeklärt. Die Vorlage soll richtigerweise technologieneutral ausgestaltet sein. Das skizzierte System basiert auf Videokameras. Wie diese Technik sich bis zum Zeitpunkt der vom Bundesrat geplanten Einführung der e-Vignette 2023 entwickeln wird, ist offen.

Andererseits delegiert der vorgeschlagene Gesetzestext weitreichende Kompetenzen an den Bundesrat und ist ergebnisoffen formuliert. Ein Beispiel dafür ist die offene Bestimmung bezüglich Registrierung des Kontrollschildes bzw. des Fahrzeuges (Art. 11 Abs. E-NSAG). Ein anderes Beispiel ist, wer mit welcher Technologie welche Daten erhebt. Auf die genauen technischen Abläufe legt sich der Bundesrat nicht fest. Auch bei der Registrierung (Art. 10 Abs. 3 E-NSAG) erhält der Bundesrat sehr viel Handlungsspielraum.

Wird ein registriertes Fahrzeug oder Kontrollschild auf einen Dritten übertragen, so gilt die Abgabe für dieses Fahrzeug oder Kontrollschild bis zum Ende der Abgabeperiode als bezahlt (Art. 11 Abs. 1 E-NSGA). Es wird aber nicht klar, wie das funktioniert. Wird ein Auto, für dessen Nummernschild des bisherigen Halters die Abgabe bereits bezahlt worden ist, mit einem neugelösten Nummernschild des neuen Halters betrieben, erfolgt eine Doppelbesteuerung.

Wenn der Bundesrat sich schon Überlegungen betreffend elektronischer Erfassung und Kontrolle der Autobahnvignette macht, dann wäre es auch sinnvoll, die entsprechenden Vorstösse, die in den letzten Monaten eingereicht worden sind (16.495 und 17.3363), mit in die Überlegungen einzubeziehen. Zumindest die parlamentarische Initiative Zanetti (16.495) ist lange vor der Vernehmlassungseröffnung eingereicht worden.

Für die Automobilistinnen und Automobilisten ist der Nutzen der elektronischen Vignette gering. Statt dass sie an einer Verkaufsstelle (z.B. an einem Tankstellenshop) gelöst wird, wird sie elektronisch angemeldet und über das kantonale Strassenverkehrsamt abgegolten. Zu berücksichtigen wäre dabei, dass nicht alle Inländerinnen und Inländer eine Vignette brauchen. Sie dürfte also ohnehin nicht automatisch mit den Strassenverkehrssteuern in Rechnung gestellt werden, womit ein zusätzlicher Aufwand bei den Kantonen anfallen wird.

Zwar rechnet der Bundesrat mit einer Senkung der Betriebskosten im Umfang von rund CHF 13 Mio. Franken jährlich. Andererseits geht der Bericht des Bundesrates von 10 % nicht identifizierbarer Kontrollschilder aus. Angesichts der Millionen Fahrzeuge, die jährlich das Nationalstrassennetz frequentieren, ergibt das eine nicht zu unterschätzende Menge, die mit einem hohen Personalaufwand nachkontrolliert werden muss.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt aus diesen Gründen die Revision des Nationalstrassenabgabegesetzes ab und nimmt zusätzlich im beiliegenden Fragebogen Stellung.

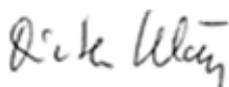
Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter

Beilage

- Fragebogen

Fragen an die Anhörungsteilnehmenden

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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton:

Verband, Organisation:

Übrige:

Name:

Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Dieter Kläy

Adresse:

Schwarztorstrasse 26, 3000 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:

Der sgV verschliesst sich modernen Techniken nicht und sieht durchaus die neuen Möglichkeiten und Chancen der Digitalisierung. Die vorgeschlagene Totalrevision folgt aber nur vermeintlich dem Digitalisierungstrend und erscheint auf den ersten Blick als zeitgemässe Reformvorlage. Mit der e-Vignette werden aber letzten Endes die Grundlagen für das Mobility-Pricing geschaffen. Zwar verweist der Bundesrat im beleuchtenden Bericht im Kapitel «Verworfenne Massnahmen» (Pkt. 1.4, Seite 9) explizite darauf, dass sich die Nationalstrassenabgabe «wegen des geringen Abgabebetrages und des pauschalen Charakters nicht dazu eigne, eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen». Auf Lösungen mit dem Ziel einer Verkehrslenkung sei aus diesem Grund verzichtet worden. Gleichzeitig aber legte der Bundesrat bereits am 27. Mai 2015 ein Konzept und am 30. Juni 2016 und am 5. Juli 2017 zwei Mobility-Pricing-Berichte («Bundesrat vertieft Mobility-Pricing mit kantonaler Wirkungsanalyse») vor.

Wer viel und auf beliebten Strecken zu attraktiven Zeiten fährt, soll gemäss Bundesrat mehr zahlen. 2016 hat der Bundesrat verlauten lassen, dass er Pilotversuche mit Mobility-Pricing (Strasse und Bahn) durchführen will. Die stark schwankende Auslastung des Verkehrssystems stelle eine grosse Herausforderung dar. Während es auf den Strassen am Morgen und am Abend eng werde, gebe es zu den anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility-Pricing bezweckt gemäss Vorstellung des Bundesrates, die Auslastung auf der Strasse und auf der Schiene zu glätten. Erfassungssysteme, Monitoring und Kontrollen machen entsprechende Installationen und ihre Wartung notwendig, was mit Investitionskosten verbunden ist.

So rechnet der Bund zur Erhebung der e-Vignette mit der Einrichtung von 50 Kontrollstandorten, um das Autobahnnetz risikogerecht abdecken zu können. Zudem müssten Millionen von Autonummern – in- und ausländische – auch in verschiedenen Schriften (viele Länder haben keine Autonummern mit lateinischen Buchstaben) hinterlegt werden können. Andererseits funktioniert das seit 1985 funktionierende System – auch was die Kontrolle anbelangt – mit der Klebevignette problemlos.

Mit der e-Vignette würden aber nicht nur die Grundlagen für eine einfache und schnelle Umsetzung fiskalischer Lenkungsmaßnahmen gelegt. Gewisse Fahrzeugarten könnten für bestimmte Zeiträume (z.B. hohe Luftverschmutzung) verboten werden. «Umweltzonen», wie sie im Ausland bereits bekannt sind, oder Zonen mit anderweitigen Einschränkungen könnten leichter umgesetzt werden.

Zudem beinhaltet die Möglichkeit, dass zukünftig jedes in der Schweiz zugelassene Motorfahrzeug und damit dessen Halter jederzeit überall auf dem Schweizer Nationalstrassennetz registriert werden kann, ein gewisses Missbrauchspotenzial. Die Installation eines Kontrollsystems, das jeden Benutzer und jede Benutzerin einer Nationalstrasse erfassen muss, wäre ein weiterer Schritt in Richtung Überwachungsstaat.

Eine Reihe von Fragen ist ungeklärt. Die Vorlage soll richtigerweise technologieneutral ausgestaltet sein. Das skizzierte System basiert auf Videokameras. Wie diese Technik sich bis bei der vom Bundesrat geplanten Einführung der e-Vignette 2023 entwickelt, ist offen.

Andererseits delegiert der vorgeschlagene Gesetzestext weitreichende Kompetenzen an den Bundesrat und ist ergebnisoffen formuliert. Ein Beispiel dafür ist die offene Bestimmung bezüglich Registrierung des Kontrollschildes bzw. des Fahrzeuges (Art. 11 Abs. E-NSAG). Ein anderes Beispiel ist, wer mit welcher Technologie welche Daten erhebt. Auf die genauen technischen Abläufe legt sich der Bundesrat nicht fest. Auch bei der Registrierung (Art. 10 Abs. 3 E-NSAG) erhält der Bundesrat sehr viel Handlungsspielraum.

Wird ein registriertes Fahrzeug oder Kontrollschild auf einen Dritten übertragen, so gilt die Abgabe für dieses Fahrzeug oder Kontrollschild bis zum Ende der Abgabeperiode bezahlt (Art. 11 Abs. 1 E-NSAG). Es wird aber nicht klar, wie das funktioniert. Wird ein Auto, für dessen Nummernschild des bisherigen Halters die Abgabe bereits bezahlt worden ist, mit einem neugelösten Nummernschild des neuen Halters betrieben, erfolgt eine Doppelbesteuerung.

Wenn der Bundesrat sich schon Überlegungen betreffend elektronischer Erfassung und Kontrolle der Autobahnvignette macht, dann wäre es auch sinnvoll, die entsprechenden Vorstösse, die in den letzten Monaten eingereicht worden sind (16.495 und 17.3363) mit in die Überlegungen einzubeziehen. Zumindest die parlamentarische Initiative Zanetti (16.495) ist lange vor der Vernehmlassungseröffnung eingereicht worden.

Für die Automobilistinnen und Automobilisten ist der Nutzen der elektronischen Vignette gering. Statt sie an einer Verkaufsstelle (z.B. an einem Tankstellenshop) lösen, wird sie elektronisch angemeldet und über das kantonale Strassenverkehrsamt abgegolten. Zu berücksichtigen wäre dabei, dass nicht alle Inländerinnen und Inländer eine Vignette brauchen. Sie dürfte also ohnehin nicht automatisch mit den Strassenverkehrssteuern in Rechnung gestellt werden, womit ein zusätzlicher Aufwand bei den Kantonen anfallen wird.

Zwar rechnet der Bundesrat mit einer Senkung der Betriebskosten im Umfang von rund CHF 13 Mio. Franken jährlich. Andererseits geht der Bericht des Bundesrates von 10 % nicht identifizierbarer Kontrollschilder aus. Angesichts der Millionen Fahrzeuge, die jährlich das Nationalstrassennetz frequentieren, ergibt das eine nicht zu unterschätzende Menge, die mit einem hohen Personalaufwand nachkontrolliert werden muss.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit einem solchen System werden alle Benutzerinnen und Benutzer der Nationalstrassen erfasst und kontrolliert. Das ist ein weiterer Schritt in Richtung Überwachungsstaat.

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:

Das seit 1985 funktionierende System bewährt sich grundsätzlich auch heute noch.

2. Geltungsbereich und Abgabepflicht

Sind Sie mit den Ausnahmen von der Abgabepflicht einverstanden?

(Art. 4 Abs. 1 Bst. a. - l.)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

3. Bemessungsgrundlage der Abgabe

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:

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

(Art. 7 Abs. 1)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Eine Erhöhung der Vignette lehnt der sgv aus Prinzip ab. Zudem ergibt sich nach Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds keine Notwendigkeit mehr, den Vignettenpreis zu erhöhen. Der Souverän hat sich überdies 2013 klar dagegen ausgesprochen.

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:

Motorräder und Anhänger weisen eine viel tiefere Belastung des Nationalstrassennetzes auf.

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:

4.2. Übertragung der Abgabenerhebung

(Art. 12 Abs. 1 bis 3)

Erläuterungen:

Seit 1985 betreibt die Zollverwaltung die 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?

X JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wie bei der Billag (neu SERAFE AG) soll der Bundesrat grundsätzlich die Möglichkeit haben, die Erhebung der Abgabe einer Stelle ausserhalb der Bundesverwaltung übertragen zu können. Es gilt das öffentliche Beschaffungsrecht.

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:

Die Kantone sollen für den Aufwand entsprechend entschädigt werden.

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:

Kontrolle und Durchsetzung des Rechts soll dem Staat vorbehalten bleiben. Das ist sein ureigener Zuständigkeitsbereich. Eine Delegation an irgendwelche Dritte lehnt der sgV ab.

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:

Die Kantone sind dafür entsprechend zu entschädigen.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Es ist unklar, wie weit sich die Videotechnik bis 2023 entwickelt bzw. ob dannzumal bei der geplanten Einführung nicht andere Systeme besser sein werden.

6. Datenschutz

Sind Sie mit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen einverstanden?

(Art. 17 bis 24)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Werden aus Prinzip alle Benutzerinnen und Benutzer von Nationalstrassen erfasst, besteht ein Missbrauchspotenzial.

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:

Die Strafverfolgung ist eine hoheitliche Aufgabe des Staates. Entweder verfolgt der Staat auf Bundesebene oder auf kantonaler Ebene, im Ausnahmefall und je nach Organisation der Kantone auf Bezirks- (Statthalter) oder Gemeindeebene (städtische Polizeirichter). Eine Delegation der Strafverfolgung an Dritte ausserhalb des heute gängigen Systems lehnt der sgV ab.

8. Diverses

Weitere Bemerkungen?

Weitere Bemerkungen werden im Begleitschreiben gemacht.

Bitte den ausgefüllten Fragebogen einreichen an:

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

oder

Oberzolldirektion, Abteilung Verkehrsabgaben, Monbijoustrasse 91, 3003 Bern