

08.012

**Botschaft
zum Nationalstrassenabgabegesetz**

vom 30. Januar 2008

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

30. Januar 2008

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Pascal Couchepin

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

Übersicht

Die Abgabenerhebung für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse soll neu auf Gesetzesstufe geregelt werden. Die heute geltenden Bestimmungen werden grösstenteils übernommen. Die Anpassungen sind vornehmlich verfahrensmässiger und redaktioneller Natur.

Ausgangslage

1985 wurde eine Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse für Motorfahrzeuge und Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 t eingeführt. Grundlage für die Erhebung der Abgabe ist Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV). Artikel 164 BV bestimmt, dass alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in Form von Bundesgesetzen zu erlassen sind. Dazu gehören insbesondere die Bestimmungen zum Kreis der Abgabepflichtigen sowie zum Gegenstand und zur Bemessung von Abgaben. Diesem Erfordernis wird mit dem Erlass des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen Rechnung getragen. Um die Abgabenerhebung bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes zu ermöglichen, bleibt Artikel 36^{quinquies} der alten Bundesverfassung anwendbar.

Die Berechtigung zum Befahren der Nationalstrassen wird mit einer Klebevignette erworben. Deren Preis beträgt seit 1995 40 Franken pro Kalenderjahr. Die Abgabe und das Erhebungssystem sind grundsätzlich gut akzeptiert.

Inhalt der Vorlage

Das System der Jahrespauschale in Form der heutigen Klebevignette soll beibehalten werden. Der Missbrauch muss sowohl mit ständig weiterentwickelten Sicherheitsmerkmalen als auch mit verstärkten Kontrollen bekämpft werden. Die Kontrollen und die Strafverfolgung im vereinfachten Verfahren an der Grenze können durch Vertrag ganz oder teilweise Dritten übertragen werden. Das Benützen der abgabepflichtigen Nationalstrassen ohne vorgängige Bezahlung der Abgabe oder mit nicht korrekt angebrachter Vignette wird wie bisher als Übertretung geahndet. Neu beträgt die Busse aber 200 statt 100 Franken. Da die Autobahnvignette ein amtliches Wertzeichen ist, kann die missbräuchliche Mehrfachverwendung der Vignette als Vergehen nach Artikel 245 des Strafgesetzbuchs geahndet werden.

Botschaft

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Hintergrund

Die Erhebung der Nationalstrassenabgabe (NSA) ist seit deren Einführung im Jahre 1985 Sache der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV). Die Rechtsgrundlage für die Erhebung der Abgabe ist Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV)¹. Vor dem Inkrafttreten der heutigen Bundesverfassung stützte sich die Erhebung direkt auf die ausführlichen Bestimmungen von Artikel 36^{quinquies} der alten Bundesverfassung (aBV) und auf die Nationalstrassenabgabe-Verordnung vom 26. Oktober 1994 (NSAV)².

Nach Artikel 164 BV sind alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in Form von Bundesgesetzen zu erlassen. Dazu gehören insbesondere die Bestimmungen bezüglich des Kreises der Abgabepflichtigen sowie des Gegenstandes und der Bemessung von Abgaben. Damit die Abgabe bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes erhoben werden kann, wurden in den Schlussbestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung (AS 1999 2556) unter Ziffer II Absatz 2 Buchstabe b die relevanten Bestimmungen der aBV für weiterhin gültig erklärt.

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird der Verfassungsauftrag erfüllt. Die geltenden Bestimmungen werden grösstenteils übernommen. Die Anpassungen sind vornehmlich verfahrensmässiger und redaktioneller Natur.

1.1.2 Klebevignette als Abgabe- und Erhebungssystem

Die Berechtigung zum Befahren der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse wird mit einer Klebevignette für die Windschutzscheibe erworben. Seit 1995 beträgt der Preis der Vignette 40 Franken pro Kalenderjahr; er ist im Vergleich zu den ausländischen Autobahngebühren niedrig. Die Handhabung ist für die Fahrzeugführerinnen und -führer einfach und wenig aufwendig. Die Abgabe und das Erhebungssystem sind grundsätzlich gut akzeptiert.

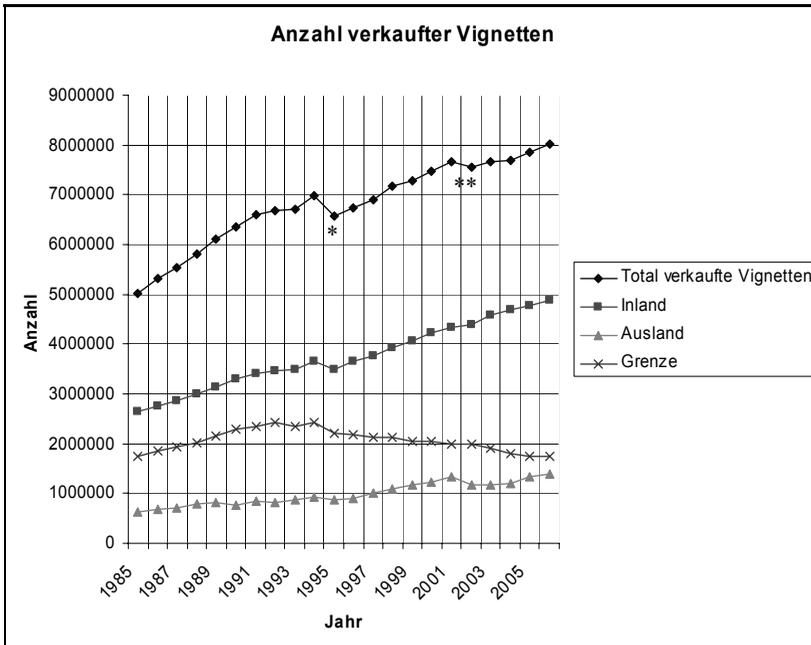
Im Jahre 2006 wurden insgesamt 8,01 Millionen Vignetten, davon 4,88 Millionen im Inland, verkauft. Das Vertriebsnetz ist im Inland flächendeckend, im Ausland konzentriert sich der Verkauf auf die Grenzraumgebiete und die Automobilclubs. An der Grenze wurden 1,74 Millionen Vignetten und im Ausland 1,39 Millionen abgesetzt. Die Einnahmen betragen 2006 320,5 Millionen Franken. Dieser Betrag steht in einem günstigen Verhältnis zu den Aufwandskosten. Bei der Einführung der Vignette im Jahre 1985 mussten einmalig 1,5 Millionen Franken investiert werden. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf 35,2 Millionen Franken. Sie setzen sich aus den Verwaltungskosten inklusive Druckkosten (10,1 Mio. Fr.) und den

¹ SR 101

² SR 741.72

Aufwandsentschädigungen für die Verreiber im Inland (19,5 Mio. Fr.) und im Ausland (5,6 Mio. Fr.) zusammen.

Aus der nachfolgenden Grafik ist ersichtlich, wie sich der Vignettenverkauf seit 1985 entwickelt hat. Die Anzahl der verkauften Vignetten steigt seit deren Einführung stetig an. Einzige markante Ausnahme bildet das Jahr 1995, in dem der Vignettenpreis von 30 auf 40 Franken angehoben wurde. Seit 1995 zeigt sich zudem eine konstante Verschiebung der Verkäufe von der Grenze weg ins benachbarte Ausland. Diese Tendenz ist auf die Vergrößerung des Auslandverkaufsstellennetzes privater Organisationen zurückzuführen.

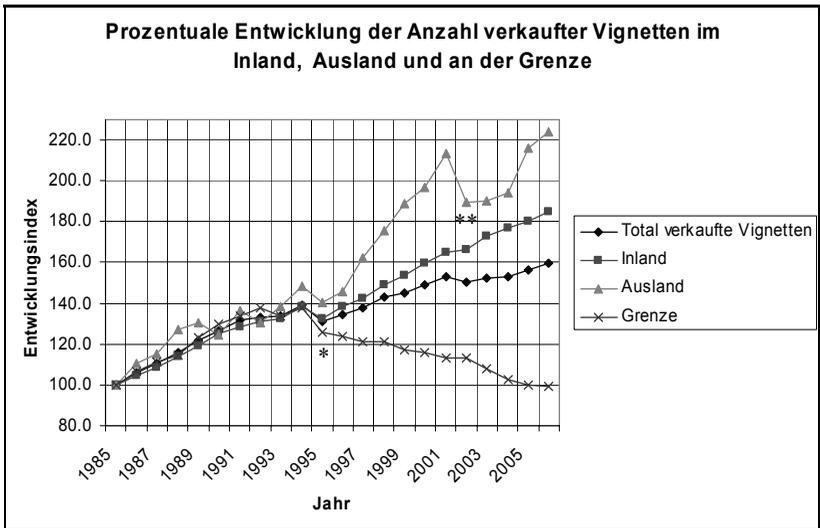


Quelle: Oberzolldirektion

* Erhöhung des Vignettenpreises von 30 auf 40 Franken

** Verkaufsrückgang im Ausland, u.a. als Folge diverser Terroranschläge

Nachfolgend wird die prozentuale Entwicklung der Vignettenverkäufe im Inland, im Ausland und an der Grenze aufgezeigt. Die Verkaufszahlen von 1985 bilden jeweils die Basis (= 100%). Dabei ist die oben beschriebene Tendenz der Verlagerung der Verkäufe weg von der Grenze ins benachbarte Ausland klar ersichtlich. Die Verkäufe im Ausland haben sich seit der Einführung der Vignette mehr als verdoppelt. An der Grenze hingegen werden heute gleich viele Vignetten wie vor 22 Jahren verkauft.



Quelle: Oberzolldirektion

* Erhöhung des Vignettenpreises von 30 auf 40 Franken

** Verkaufsrückgang im Ausland, u.a. als Folge diverser Terroranschläge

1.1.3 Schwächen des Erhebungssystems

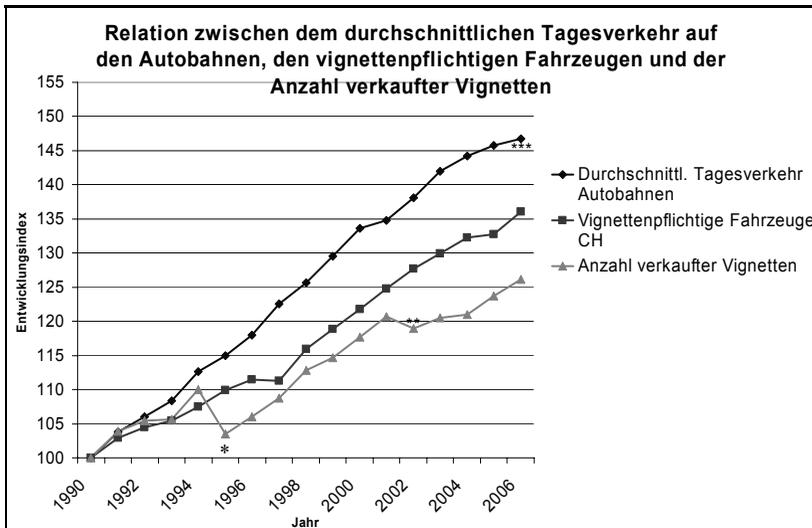
Verkauf, Kontrolle und missbräuchliche Verwendung der Vignette

Das System der Vignette stützt sich auf die Jahrespauschale und den niedrigen Preis. Im Hinblick auf allfällige Preisanpassungen, neue Tarifstrukturen, moderne Vertriebsformen (Internet, Mobiltelefonie usw.) und automatisierte Kontrollen ist das System jedoch unflexibel. Der Verkauf der Vignette im Inland ist gut organisiert. An den Autobahngrenzübergängen führt er hingegen zeitweise zu Verkehrsbehinderungen. Der Verkauf und die Kontrolle an den Grenzzollstellen erfolgen hauptsächlich durch das Grenzwachtkorps. Wegen übergeordneter Sicherheitsaufgaben und steigenden Verkehrsaufkommens (plus 50 % seit Einführung der Vignette 1985) können die Kontrollaufgaben aber nicht mehr lückenlos erfüllt werden.

Systembedingt kann die Einhaltung der Vignettenpflicht nur im ruhenden Verkehr im unmittelbaren Bereich der Autobahnen, an den Autobahnzollstellen, -raststätten und -plätzen sowie bei Autobahnanschlüssen kontrolliert werden. Das Risiko, beim Grenzübertritt und im Inland in eine Vignettenkontrolle zu geraten, ist relativ gering, weil diese stichprobenmässig erfolgt.

Anhand der nachfolgenden Grafik ist das Auseinanderdriften der Verkaufszahlen im Verhältnis zu den vignettenpflichtigen Fahrzeugen und dem stark steigenden Verkehrsaufkommen auf Nationalstrassen zwischen 2001 und 2006 sichtbar. Seit 2004 steigt die Anzahl der verkauften Vignetten und der vignettenpflichtigen Fahrzeuge proportional gleich stark an, was darauf hinweist, dass die Missbrauchsquote nicht mehr gestiegen ist. Diese Tendenz lässt sich unter anderem mit einer erneuten Inten-

sivierung des Vignettenverkaufs im Ausland und mit verstärkten Bestrebungen, den Internethandel mit gebrauchten Vignetten einzudämmen, erklären.



Quellen

- Vignettenpflichtige Fahrzeuge: Bundesamt für Statistik (BFS)
- Anzahl verkaufter Vignetten: Oberzolldirektion
- Durchschnittlicher Tagesverkehr Autobahnen: Bundesamt für Strassen (ASTRA): Entwicklungsindizes des Schweizerischen Strassenverkehrs, Fortschreibung 1995–2006, Entwicklung des DTV (24) und des DWV (24) (Werte 2006 Schätzung)

* Erhöhung des Vignettenpreises von 30 auf 40 Franken

** Verkaufsrückgang im Ausland, u. a. als Folge diverser Terroranschläge

*** Der durchschnittliche Tagesverkehr auf Autobahnen bezieht sich auf alle Fahrzeugkategorien, also z.B. auch auf Lastwagen

Laut umfangreichen Erhebungen im Jahre 2003 (über 46 000 kontrollierte Fahrzeuge) trugen rund 5 Prozent der Fahrzeuge keine Vignette. Zudem wurden deutlich über 5 Prozent der Vignetten missbräuchlich mehrfach verwendet, denn systembedingt kann die Vignette relativ leicht von Fahrzeug zu Fahrzeug übertragen werden, was bei Kontrollen schwer erkennbar ist. Die Missbrauchsquote lag 2003 somit bei über 10 Prozent, was einem jährlichen Einnahmehausfall von 25–30 Millionen Franken entsprach. Neuere Erhebungen aus dem Jahre 2006 (über 61 000 kontrollierte Fahrzeuge) zeigen auf, dass die Missbrauchsquote auf rund 5–6 Prozent gesunken ist. Dem Bund entgehen so immer noch zwischen 15 und 20 Millionen Franken an Abgaben pro Jahr. Dieser Rückgang des Missbrauchs kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass der Verkauf der Vignette im Ausland intensiviert und der Handel im Internet bekämpft worden sind.

Ausländische Fahrzeughalterinnen und -halter empfinden die Jahresabgabe mitunter als ungerecht, vor allem wenn die Autobahn nur für eine kurze Strecke oder Zeitperiode benützt wird. Sie sehen nicht ein, weshalb eine Vignette, die für eine Fahrt durch die Schweiz gekauft wurde, nicht mit einem anderen Fahrzeug erneut verwendet werden darf. Aus diesem Grund finden ein Austausch im Bekanntenkreis und ein Handel mit gebrauchten Vignetten via Kleinanzeigen und über das Internet statt. Die

Zollverwaltung versucht, dieses Verhalten zu unterbinden. Wurden 2005 noch täglich bis zu 50 Vignetten bei Internet-Auktionshäusern angeboten, so sind es zurzeit maximal ein Dutzend. Oft kann die Zollverwaltung jedoch den Nachweis der missbräuchlichen Doppelverwendung nicht oder nur mit viel Aufwand erbringen. Viele der gehandelten Vignetten wurden bereits einmal für eine Fahrt durch die Schweiz verwendet; diese wurden jedoch entweder nicht am Fahrzeug aufgeklebt oder aber so präpariert, dass sie entfernt und wieder auf das Originalträgerpapier oder ein anderes Fahrzeug angebracht werden konnten.

Eine allfällige Preiserhöhung der Vignette hätte bei gleichbleibendem Erhebungssystem somit eine noch tiefere Akzeptanz bei ausländischen Fahrzeugführerinnen und -führern und eine steigende Missbrauchsquote zur Folge. Die Problematik der Mehrfachverwendung hat sich noch zugespitzt, seitdem Österreich 1997 die Vignette mit Tariffdifferenzierungen für kürzere Abgabeperioden und verschiedene Fahrzeugkategorien eingeführt hat. Österreich stellte anlässlich einer Vignettenkontrolle im Jahre 2003 bei rund 4 Prozent der Fahrzeuge das Fehlen einer gültigen Vignette fest. Dies entspricht einem Rückgang von 2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Diese Abnahme lässt sich hauptsächlich mit der sichtbaren Präsenz der mobilen Kontrollequipes auf den Autobahnen erklären. So sind rund 120 Mautaufseherinnen und -aufseher mit insgesamt 40 Fahrzeugen unterwegs, um Maut- und Vignettenvergehen aufzudecken. Die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker realisieren auf diese Weise, dass die Einhaltung der Vignettenpflicht kontrolliert wird. Allein mit der Präsenz der Kontrollorgane sollen die Einnahmen um 2 Prozent zugenommen haben.

Kurzzeitvignette

Der Verkauf von günstigeren Kurzzeitvignetten könnte das Problem der Mehrfachverwendung theoretisch etwas entschärfen. Hauptsächlich ausländische Fahrzeuglenkerinnen und -lenker neigen dazu, ihre Vignette nach dem Aufenthalt in der Schweiz von der Windschutzscheibe zu entfernen und preiswert zum Verkauf anzubieten.

Um einerseits die Akzeptanz der Vignette bei den ausländischen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern zu erhöhen und andererseits gleichzeitig die missbräuchliche Mehrfachverwendung zu verringern, werden in einigen europäischen Ländern (Österreich, Ungarn, Tschechien und Slowakei) Kurzzeitvignetten angeboten. In der Schweiz wäre der Verkauf ungleich aufwendiger und würde die angespannte Verkehrslage an den Grenzübergängen zusätzlich verschärfen, denn bis anhin müssen ausländische Fahrzeugführerinnen oder -führer, die innerhalb eines Jahres mehrmals für eine kurze Zeit in oder durch die Schweiz fahren, nur einmal eine Vignette kaufen. Würde eine Kurzzeitvignette eingeführt, so hätte dies zur Folge, dass diese ausländischen Fahrzeugführerinnen oder -führer jedes Mal eine gültige Vignette erwerben müssten. Heute werden an der Grenze rund 1,74 Millionen Vignetten verkauft, was ca. 22 Prozent ausmacht. Die Mehrheit dieser Vignetten wird jedoch an ein paar wenigen Grenzübergangsstellen mit starkem Verkehrsfluss abgesetzt. Mit der Einführung einer Kurzzeitvignette würde die Anzahl verkaufter Vignetten an der Grenze ansteigen. Doch bereits heute verfügen die Grenzübergangsstellen nur über eine begrenzte Infrastruktur und über ungenügenden Platz. Vom Nutzen abgesehen, bedürfte es allein für den Vertrieb an der Grenze zusätzlich mindestens 30 Personen. Nach den heutigen Erfahrungen liesse sich eine vollständige Auslagerung des Vignettenverkaufs ins Ausland auch nicht realisieren. Vor allem rückte das

angestrebte Ziel eines möglichst unbehinderten Verkehrsflusses an der Grenze in weite Ferne, weil die Verkaufsdauer am Grenzübergang unweigerlich verlängert würde, wenn die ausländischen Fahrzeugführerinnen oder -führer unschlüssig wären, ob sie eine Jahres- oder eine Kurzzeitvignette erwerben wollen.

Eine preiswerte Kurzzeitvignette bedingt darüber hinaus eine Preiserhöhung der Jahresvignette, um Mindereinnahmen zu verhindern. Die Schweizer Fahrzeugführerinnen und -führer müssten somit für die Jahresvignette mehr bezahlen, damit die ausländischen eine Kurzzeitvignette erwerben könnten.

1.1.4 Verbesserungen des Erhebungssystems

Verstärkung der Kontrollen

Um effizient gegen den Missbrauch vorgehen zu können, braucht es mehr Kontrollen. Speziell an den Autobahngrenzübergängen müssen die Kontrollen im ruhenden Verkehr verstärkt durchgeführt werden, da insbesondere ausländische Fahrzeugführerinnen und -führer die Abgabeerhebung zu umgehen versuchen. Die personellen Ressourcen der Zollverwaltung sind jedoch begrenzt und sollten nach Auffassung des Bundesrates für spezifische Zoll- und Grenzwachtaufgaben, die eine entsprechende Ausbildung erfordern, verwendet werden. Eine Intensivierung der Kontrollen an den Autobahngrenzübergängen bleibt trotz allem möglich, wenn sowohl Vignettenkontrollen wie Ahndungen im vereinfachten Verfahren unter der Oberaufsicht des Bundes an private Organisationen ausgelagert werden können. Bereits heute erfolgt der Verkauf an stark frequentierten Grenzzollstellen durch private Organisationen.

Sicherheitsmerkmale

Im Bereich Sicherheitsmerkmale werden weitere Möglichkeiten geprüft, die ein mehrmaliges Verwenden der Vignette ohne Zerstörung verhindern sollen. Die bestehenden Sicherheitsmerkmale werden zudem permanent weiterentwickelt und dem jeweils aktuellen Sicherheitsstandard angepasst.

1.1.5 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Die Vorlage wird von der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer begrüsst. Der überwiegende Teil der konsultierten Kreise will, wie es der Bundesrat anlässlich des Vernehmlassungsverfahrens vorgeschlagen hat, am System der Klebevignette festhalten; das System sei kostengünstig und gut akzeptiert (mind. im Inland). Sie sind der Ansicht, dass der Missbrauch mit weiteren Sicherheitsmerkmalen und verstärkten Kontrollen bekämpft werden muss. Die Mehrzahl der Vernehmlassungsteilnehmer befürwortet die Erhöhung des Bussenbetrages von 100 auf 200 Franken und die Übertragung der Vignettenkontrolle und der Ahndung von Verstössen im vereinfachten Verfahren an Dritte. Die Einführung einer Kurzzeitvignette wird als zu grossen administrativen Aufwand gesehen. Ein System mit günstigeren Kurzzeitvignetten sei zudem nicht praktikabel und erschwere den Verkehrsfluss an der Grenze noch zusätzlich.

1.1.6 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung

Der Bundesrat will am Status quo der heutigen Klebevignette festhalten, denn sie wird von der Bevölkerung grundsätzlich gut akzeptiert. Zudem ist die Erhebung sowohl zweckmässig wie auch unkompliziert und hat sich seit der Einführung der Vignette im Jahre 1985 bewährt. Der Bundesrat verkennt nicht, dass das Erhebungssystem zwar vereinzelt Lücken aufweist. Er ist jedoch der Ansicht, dass mit den vorgesehenen Massnahmen eine deutliche Verbesserung bei der Erhebung erzielt und der Missbrauch verringert werden können.

Aus all diesen Gründen soll das bisherige Erhebungssystem mit der Klebevignette beibehalten werden. Ein Systemwechsel ist nicht opportun.

1.1.7 Europäisches Umfeld

22 europäische Länder erheben Mautgebühren oder sonstige Strassenverkehrsabgaben. Die Abgabesysteme sind sehr heterogen. Die Tarifgestaltung ist differenziert und das Preisniveau meist wesentlich höher als in der Schweiz. Ein Vergleich mit den Autobahnnetzen einiger europäischer Staaten, die ebenfalls zeitbezogene Autobahngebühren verlangen, und deren Gebührenordnungen sieht wie folgt aus:

	Schweiz	Österreich	Ungarn	Tschechien	Slowakei
Gebührenpflichtiges Strassennetz	1758 km	2000 km	500 km	1000 km	300 km
Jahres-Vignette	40 CHF	120 CHF	249 CHF	56 CHF	53 CHF
2-Monats-Vignette		36 CHF			
Monats-Vignette			28 CHF	19 CHF	15 CHF
10-Tages-Vignette		13 CHF	17 CHF		
7-Tages-Vignette				12 CHF	7 CHF
4-Tages-Vignette			8 CHF (01.10.–30.04.) 10 CHF (01.05.–30.09.)		
Busse	200 CHF (bisher 100 CHF)	662–7260 CHF Ersatzabgabe ¹ 199 CHF	85–427 CHF	bis 930 CHF	73 CHF

¹ Mautprellern wird ein Angebot zur Bezahlung einer *Ersatzmaut* gemacht. Mit der Bezahlung wird die geschuldete Maut beglichen, die Strafbarkeit wegen Mautprellens erlischt und es wird keine Anzeige bei einer Behörde erstattet. Die Bezahlung der Ersatzmaut berechtigt zur Benützung des vignettenpflichtigen Strassennetzes am Tag der Übertretung bzw. am Tag der Hinterlegung des Zahlscheins und am darauffolgenden Kalendertag.

Zu den Vignettenabgaben kommen in vielen Fällen noch zusätzliche Sonderabgaben für bestimmte Alpen- bzw. Tunnelpassagen hinzu. Allein der Transit durch Österreich (Deutschland–Italien retour, unterbrochen durch zweiwöchige Ferien) kostet für einen Personenwagen mindestens 31.20 Euro (51.79 CHF) an Strassenbenützungsgebühren. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Kauf der zweimal notwendigen 10-Tages-Vignette von je 7.60 Euro (12.61 CHF) und der Sondermaut am Brenner von zweimal 8 Euro (13.28 CHF). Der Transit durch Österreich

(100 km) ist somit teurer als die vergleichsweise günstige Jahresabgabe in der Schweiz (Transitstrecke 300 km).

Die südeuropäischen Staaten erheben dagegen meist distanzabhängige Autobahngelühren in der Höhe von durchschnittlich 10 Franken pro 100 km.

2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

Art. 2 Geltungsbereich

Nationalstrassen erster und zweiter Klasse werden aufgrund von Artikel 36^{quinquies} der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 (aBV) als abgabepflichtig erklärt. Im Zuge der Totalrevision der Bundesverfassung wurde in den Schlussbestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung festgehalten, dass die genannte Bestimmung bis zum Inkrafttreten eines Gesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen weiterhin gelten solle. Auch mit Blick auf die Botschaft über eine neue Bundesverfassung vom 20. November 1996³ übernimmt Absatz 1 des Gesetzesentwurfs diese Regelung.

Bezüglich Abgabepflicht der Nationalstrassenabschnitte verweist der Gesetzgeber auf das Verzeichnis der Nationalstrassen⁴, in dem die entsprechenden Klassierungen zu finden sind. Wie bis anhin ist in der Praxis keine flächendeckende Beschilderung der abgabepflichtigen Strecken vorgesehen. Auf die Signalisierung aller vignettenpflichtigen Strecken ist aus zwei Gründen zu verzichten. Einerseits müssten mehr als 600 Ein- und Ausfahrten sehr aufwendig beschildert werden. Andererseits würden die Fahrzeugführerinnen und -führer ohnehin mittels dieser Zusatztafeln, die an den Signalen «Autobahn» und «Autostrassen» befestigt werden, zu spät auf die Vignettenpflicht aufmerksam gemacht. Ab diesen Autobahn- bzw. Autostrassensignalen gelten besondere Verkehrsregeln, die das Wenden und Zurückfahren verbieten. Aufwand und Nutzen einer flächendeckenden Beschilderung stünden in keinem vernünftigen Verhältnis. Da die Nationalstrassen erster und zweiter Klasse somit nicht explizit als solche signalisiert sind, kann sich der Benutzer im Normalfall an die Faustregel halten, dass grundsätzlich auf allen nach der Strassensignalisationsverordnung vom 5. September 1979⁵ gekennzeichneten Autobahnen und Autostrassen eine Vignette erforderlich ist. Die relativ wenigen Ausnahmen – zum Beispiel nicht abgabepflichtige kantonale Autostrassen – sind heute grösstenteils als solche signalisiert und mit dem Hinweis versehen, dass sie ohne Vignette befahren werden können. Zudem werden die ausländischen Fahrzeugführerinnen und -führer an allen grösseren Grenzübergängen mit spezieller Beschilderung auf die Abgabepflicht aufmerksam gemacht.

Der Bundesrat hat bereits 1985 bei der Einführung der Vignettenpflicht von der Schaffung eines generell «vignettenfreien» Grenzbereichs abgesehen. Er teilte die Befürchtungen nicht, der Verkehr werde sich aufgrund der Vignettenpflicht einzelner Nationalstrassen erster und zweiter Klasse in grossem Ausmass auf das lokale Strassennetz verlagern. Zudem hat der Verzicht den Vorteil der Klarheit und der Gleichbehandlung aller Landesteile. Für den ortsunkundigen Ausländer ist ausser-

³ BBI 1997 I 265

⁴ SR 725.113.11 Anhang, Liste der schweizerischen Nationalstrassen

⁵ SR 741.21

dem sofort erkennbar, wo die «Vignettenpflicht» beginnt und wo sie endet. Diese Haltung hat sich in der mittlerweile über zwanzigjährigen Geschichte der Vignette bewährt.

Art. 3 Abgabeobjekt

Abgabeobjekt sind in- und ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger, die auf abgabepflichtigen Nationalstrassen verkehren und nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen. Unter Motorfahrzeugen versteht man Fahrzeuge, wie sie in Artikel 7 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG)⁶ erläutert sind. Die Definitionen bezüglich der Anhänger finden sich in den Artikeln 19–22 der Verordnung vom 19. Juni 1995⁷ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

Die Bundesverfassung bestimmt, dass neu für alle Fahrzeuge, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen, für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse eine Abgabe entrichtet werden muss. Der Verzicht auf die 3,5-t-Limite schliesst den Kreis der Fahrzeuge, die der Abgabepflicht unterstellt sind. Diese Änderung betrifft vor allem schwere Arbeitsfahrzeuge, für die bisher weder die Schwerverkehrsabgabe entrichtet noch eine Autobahnvignette gekauft werden musste.

Art. 4 Ausnahmen

Im Sinne der Gleichbehandlung werden möglichst wenige Fahrzeuge von der Abgabe ausgenommen. Die Gründe für die Ausnahmen werden nachfolgend einzeln aufgeführt:

Unter *Buchstabe a* werden neu nicht nur Fahrzeuge mit Militärkontrollschildern von der Abgabe ausgenommen, sondern auch Fahrzeuge, die mit «M+» gekennzeichnet sind. Grund dafür ist, dass die Armee vermehrt auf zivile Fahrzeuge zurückgreift, die für militärische Einsätze angemietet und beim Einrücken mit einem Aufkleber «M+» gekennzeichnet werden. Diese Fahrzeuge unterstehen während dieser Zeit der Verordnung vom 11. Februar 2004⁸ über den militärischen Strassenverkehr (VMSV) und werden von Angehörigen der Armee geführt.

Die in *Buchstabe b* aufgelisteten Fahrzeuge sind nur von der Abgabe ausgenommen, wenn sie aufgrund ihrer bestimmten Funktion als solche permanent gekennzeichnet – zum Beispiel mit Blaulicht und akustischer Warnvorrichtung oder durch Beschriftung – und somit für die anderen Verkehrsteilnehmer erkennbar sind. Fahrzeuge (z.B. diejenigen der Zivilfahndung), die sich von «normalen» Fahrzeugen nicht unterscheiden, unterliegen hingegen der Abgabepflicht. Eine Ausnahme für alle Fahrzeuge dieser Organisationen, egal ob gekennzeichnet oder nicht, wäre kaum kontrollierbar.

Buchstabe f: Solange die Transportachsen nicht als Bestandteil eines Anhängers eingesetzt werden, sind sie wegen einer Doppelbelastung ausgenommen.

6 SR 741.01

7 SR 741.41

8 SR 510.710

Buchstaben g und h: Die Kantone können nach Artikel 72 Absatz 3 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976⁹ (VZV) bei Hinterlegung des entsprechenden Versicherungsnachweises die Überführung eines Fahrzeugs zur Fahrzeugprüfung ohne Kontrollschilder und ohne Fahrzeugausweis auf dem kürzesten Weg durch eine Vorladung bewilligen. Solche Fahrzeuge sind von der Abgabepflicht ausgenommen. Zudem stellt das Befahren einer Nationalstrasse häufig selbst einen Teil der Fahrzeug- beziehungsweise Führerprüfungsfahrten dar. Auch diese Fahrten sind von der Abgabepflicht ausgenommen.

Buchstaben j und k: Leichte Sattelschlepper haben ein Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen und verfügen normalerweise über keinen eigenen Tragraum, sondern sind nur zum Ziehen von Sattelanhängern vorgesehen. Sattelschlepper ohne Sattelanhänger verkehren aus diesem Grund selten auf dem Strassennetz. Werden Sattelanhänger mitgeführt, so unterliegen schwere der Schwerverkehrs- und leichte der Nationalstrassenabgabe. Dies entsprechend dem Grundsatz, dass schwerverkehrs-abgabepflichtige Fahrzeuge nicht gleichzeitig der Nationalstrassenabgabe und nationalstrassenabgabepflichtige Fahrzeuge nicht gleichzeitig der Schwerverkehrsabgabe unterliegen.

Buchstabe l: Fahrzeughändler verschieben häufig unter kurzfristiger Benutzung der Autobahn Fahrzeuge mit Händlerschildern. Es ist nicht angebracht, bei diesen Fahrzeugen, die vielleicht mehr als ein Jahr unbenutzt zum Verkauf angeboten werden, für Überführungsfahrten das Anbringen einer Vignette zu verlangen. Beim Verkauf des Fahrzeugs wird ohnehin meist umgehend eine Vignette erstanden. Solche Überführungsfahrten ohne Vignette sind jedoch nur an Werktagen zulässig.

Absatz 2 bestimmt, dass nicht nur fahrzeugbezogene, sondern auch verwendungsbezogene Befreiungen rechtzeitig und auf angemessener Stufe von der Oberzolldirektion gewährt werden können (z.B. Fahrten zu humanitären Zwecken). Absatz 2 ist jedoch restriktiv auszulegen.

Absatz 3: Die kantonale Polizei ist nach Artikel 3 Absatz 6 des Strassenverkehrsgesetzes für die Anordnung von Umleitungen zuständig. Ist eine Umleitung über eine abgabepflichtige Nationalstrasse notwendig, so meldet die Polizei dies der Oberzolldirektion. Letztere sistiert in begründeten Fällen die Abgabepflicht auf dem betroffenen Teilstück für eine beschränkte Zeit.

Art. 5 Abgabepflichtige Personen

Die Nationalstrassenabgabe ist eine fahrzeuggebundene Abgabe. Aus diesem Grund wird neu die verantwortliche Halterin oder der verantwortliche Halter subsidiär als abgabepflichtig erklärt. So wird in Ausnahmefällen der Rückgriff auf die Halterin oder den Halter ermöglicht, wenn zum Beispiel die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die Kontrolle vereitelt, sie oder er nicht bekannt ist oder von der Halterin oder vom Halter nicht bekannt gegeben wird.

Art. 6 Abgabebetrag

Der Abgabebetrag von 40 Franken wird beibehalten. Er wurde seit der Anpassung von 30 auf 40 Franken im Jahre 1995 nicht mehr verändert und darf im Vergleich mit dem Ausland als günstig bezeichnet werden (vgl. Ziff. 1.1.7).

⁹ SR 741.51

Art. 7 Vignette

Die Abgabe ist weiterhin durch den Kauf der Vignette zu entrichten. Sie ist gut sichtbar an einer vorgeschriebenen Stelle am Fahrzeug anzubringen, d.h. bei Motorwagen auf der Innenseite der Frontscheibe (am linken Rand oder hinter dem Innenrückspiegel), bei Motorrädern und Anhängern an einem nicht auswechselbaren, leicht zugänglichen Teil. Die Vignette für Anhänger darf nicht an der Windschutzscheibe des Zugfahrzeugs befestigt werden. Der genaue Ort und die genaue Verwendung werden in der neu zu erarbeitenden Nationalstrassenabgabeverordnung (NSAV) geregelt. Die vorschriftsgemäss angebrachte Vignette verliert ihre Gültigkeit bei Entfernung oder Zerstörung. Die Vignette ist fahrzeuggebunden. Jegliches Entfernen und Wiederanbringen an einem anderen Fahrzeug ist verboten und stellt ein Vergehen im Sinne von Artikel 14 Absatz 3 dieses Gesetzesentwurfs dar.

Art. 8 Abgabeperiode

Absatz 1: Die Abgabe wird wie bis anhin pauschal für ein Kalenderjahr erhoben. Der Verwaltungsaufwand kann auf diese Weise auf ein Minimum reduziert werden. Von dieser klar definierten Abgabeperiode profitieren zudem die Benutzerinnen und Benutzer, die mit der einfachen Erhebung von der Gewissheit über die genaue Gültigkeitsdauer profitieren können.

Der geringe Abgabebetrag rechtfertigt, wie bisher, den Verzicht auf eine Rückerstattung.

Absatz 2: Die Vignette hat weiterhin eine Gültigkeit von 14 Monaten, d.h. vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Januar des Folgejahres. Die überlappende Gültigkeitsdauer räumt den Benutzern eine grosszügige Frist ein, während deren sie den Vignettenwechsel vornehmen können. Diese Lösung erweist sich zudem als fremdenverkehrsfreundlich, weil Weihnachtsurlauber die Schweiz in den Winterferien noch einmal besuchen können, ohne die Abgabe erneut entrichten zu müssen.

Art. 9 Zuständigkeit für die Abgabeerhebung

Die Vignette wird wie bislang von der Zollverwaltung herausgegeben; diese ist zugleich für den Verkauf an der Grenze und im Ausland zuständig. Der Verkauf im Inland erfolgt über die Kantone. Die Vignette kann wie bisher bei den bekannten Verkaufsstellen (Post, Tankstellenshops, Autogewerbe usw.) bezogen werden.

Art. 10 Verwendung des Abgabeertrags

Die Verwendung des Reinertrags bestimmt sich nach Artikel 86 Absatz 3 BV und wird im Bundesgesetz vom 22. März 1985¹⁰ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) im Einzelnen geregelt.

Art. 11 Kontrollen

Wie bisher sind im Landesinnern die Kantone und an der Grenze die Zollverwaltung für die Durchführung der Kontrollen verantwortlich.

¹⁰ SR 725.116.2

Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) kann, um die Effizienz der Kontrollen zu steigern, in Verbindung mit Artikel 18 Absatz 3 dieses Gesetzesentwurfs Kontrollen und Ahndungen im vereinfachten Verfahren auch Dritten übertragen. Die Delegation durch das EFD schliesst nur Kontrollen im ruhenden Verkehr beim Grenzübertritt ein; Kontrollen im Landesinnern bleiben weiterhin Sache der Kantone.

Art. 12 Sicherheitsleistung

Zurzeit ist die Vollstreckung von Abgabeforderungen im Ausland nicht möglich. Aus diesem Grund müssen abgabepflichtige Personen, die ihren Wohnsitz im Ausland haben, eine Sicherheit leisten, wenn sie die Abgabe vor dem Verlassen des Landes nicht bezahlen. Das gleiche Verfahren wird auch bei der Erhebung des Bussenbetrags angewendet.

Art. 14 Übertretungen

Absatz 1: Das Benützen der abgabepflichtigen Nationalstrassen ohne vorgängige Bezahlung der Abgabe erfüllt den Tatbestand einer Übertretung. Unter diesen Tatbestand fällt auch, wenn eine Vignette zwar erworben, aber nicht korrekt oder gar nicht angeklebt wurde, um sie für weitere Fahrzeuge benutzen zu können.

Damit der Missbrauch eingedämmt werden kann, muss nebst strengeren Kontrollen auch die Busse deutlich erhöht werden. Die Busse muss, soll sie ihren Zweck erfüllen, die Fahrzeugführerinnen und -führer davon abhalten, ohne Vignette zu fahren. Bis anhin musste eine Busse von 100 Franken bezahlt werden, die Busse war nach nicht einmal 3 Jahren «Fahren ohne Vignette» (3×40 Franken) also amortisiert. Im Prinzip mussten nur die aufgelaufenen Abgaben nachbezahlt werden. Deshalb ist eine deutliche Erhöhung der Busse auf 200 Franken zwingend notwendig. Damit sich das «Fahren ohne Vignette» künftig «lohnt», muss die Fahrzeuglenkerin oder der Fahrzeuglenker mindestens während 5 Jahren unterwegs sein. Das Risiko, während dieser Zeit kontrolliert zu werden, wäre also – wenn man die vermehrten Kontrollen berücksichtigt – doppelt so gross. Die im Entwurf vorgesehene Busse befindet sich im europäischen Vergleich, für Widerhandlungen derselben Art, immer noch in der unteren Hälfte. Der Betrag liegt zudem deutlich unterhalb der Obergrenze von 300 Franken für Ordnungsbussen (Art. 1 Abs. 2 Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970¹¹, OBG), die für andere Vergehen im Strassenverkehr vorgesehen sind.

Absatz 2: Die Busse wird der Halterin oder dem Halter des der Abgabepflicht unterliegenden Fahrzeugs zugestellt, wenn das Fahrzeug nicht angehalten oder die Fahrzeugführerin oder der -führer nicht identifiziert werden kann. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeugführerin oder der -führer zugleich auch die Halterin oder der Halter des Fahrzeugs ist. Diese Vorgehensweise wird bei Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr ebenfalls angewendet. Bestreitet die Halterin oder der Halter, dass das Fahrzeug ohne Vignette auf einer Nationalstrasse gefahren worden sei, so wird es der EZV obliegen, den Beweis zu erbringen.

¹¹ SR 741.03

Absatz 3: Bei der Autobahnvignette handelt es sich um ein amtliches Wertzeichen, das, einmal aufgeklebt, nur für dieses bestimmte Fahrzeug Gültigkeit besitzt. Sobald die Vignette vom Fahrzeug entfernt wird, gilt sie als entwertet. Die entfernte und somit entwertete Vignette darf danach nicht mehr mittels Klebefolie, vorhandener Restklebekraft oder anderer Hilfsmittel an einem weiteren Fahrzeug angebracht werden. Die Vignette darf auf keinen Fall so präpariert werden (z.B. auf durchsichtiges Trägerobjekt kleben, mit Klebefolien versehen oder Klebekraft verringern), dass eine Mehrfachverwendung möglich wird und sie zudem als noch gültig erscheint. Solche Manipulationen stellen ein Vergehen im Sinne von Artikel 245 des Strafgesetzbuchs (StGB)¹² dar. Die Strafandrohung lautet in diesen Fällen auf Freiheitsentzug bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Auch das Fälschen von Vignetten fällt unter diese Strafbestimmung.

Art. 16 Strafverfolgung durch die Kantone

Im Vergleich zur heutigen Regelung wurde diese Bestimmung nahezu unverändert übernommen. Lediglich die Bestimmung bezüglich der Sicherheitsleistung (Art. 11 Abs. 4 der geltenden Nationalstrassenabgabe-Verordnung) wurde in den neuen Artikel 12 «Sicherheitsleistung» transferiert und hat somit Geltung für alle Vollzugsorgane.

Art. 17 Verjährung

Nach Artikel 109 StGB verjähren die Strafverfolgung und die Strafe bei *Übertretungen* nach drei Jahren. Diese Verjährungsfrist wird hier, auf Übertretungen nach Artikel 14 Absatz 1 des Gesetzesentwurfs bezogen, nochmals explizit erwähnt.

Die Strafverfolgung und die Strafe für *Vergehen*, die nach Artikel 245 StGB geahndet werden, unterliegen der Verjährungsfrist des Strafgesetzbuchs.

Art. 18 Vollzug

Absatz 2: Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, völkerrechtliche Vereinbarungen mit ausländischen Staaten abzuschliessen, die den Vollzug dieses Gesetzes unterstützen. Denkbar wären bilaterale Abkommen, in denen die Eintreibung von Bussen im Ausland geregelt würde. So bestehen bereits heute in den Bereichen der Rechtshilfe und der polizeilichen Zusammenarbeit verschiedene Übereinkommen und Verträge mit einzelnen Ländern.¹³

Absatz 3: Es besteht ein Bedarf, gewisse Aufgaben Dritten zu übertragen. An den Autobahngrenzübergängen werden bereits heute private Organisationen für den Verkauf der Vignette auf der Einreise Seite eingesetzt. Die Zollverwaltung soll zudem in Zukunft auf Autobahngrenzübergängen zusätzlich die Möglichkeit erhalten, auch die Vignettenkontrollen und die Ahndung bei der Ausreise im vereinfachten Verfahren privaten Organisationen zu übertragen. Damit soll eine zeitweilige

¹² SR 311.0

¹³ Zum Beispiel Europäisches Übereinkommen vom 20. April 1959 über die Rechtshilfe in Strafsachen (Europäisches Rechtshilfeübereinkommen, EUeR, SR 0.351.1); Vertrag vom 27. April 1999 über die grenzüberschreitende polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit mit der Bundesrepublik Deutschland (Schweizerisch-deutscher Polizeivertrag, SR 0.360.136.1), der ein eigenes Kapitel (Art. 34 ff.) für die Zusammenarbeit bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Strassenverkehrs enthält.

Intensivierung der Kontrollen vorgenommen werden können, ohne dass das spezialisierte Personal der Zollverwaltung zusätzlich belastet wird. Grundlage einer solchen Übertragung sind entsprechende Vereinbarungen mit klar definierten Wirkungsräumen, Rechten und Pflichten der Kontrollorgane. Die eingesetzten Personen müssen entsprechend ausgebildet sein. Die Oberaufsicht und die Weisungsgewalt verbleiben bei der Zollverwaltung. Für die Kontrollen und die Strafverfolgung im Landesinnern bleiben die kantonalen Polizeiorgane zuständig; diese hoheitlichen Handlungen werden deshalb gestützt auf die Polizeigesetzgebungen der Kantone vorgenommen.

Art. 19 Aufwandsentschädigung

Die Aufwandsentschädigung wird wie bis anhin in einer Verordnung des Eidgenössischen Finanzdepartements geregelt.

3 Auswirkungen (Kosten, Personalbedarf, Mehreinnahmen)

3.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Beibehaltung des geltenden Vignettensystems mit einer Jahresabgabe von 40 Franken hat keine personellen Auswirkungen. Der offensichtlich vorhandene Missbrauch kann nur mittels zusätzlicher Kontrollen erfolgreich bekämpft werden. Der neu geschaffene Artikel 18 Absatz 3 erlaubt die Übertragung solcher Aufgaben an private Organisationen. Die jährlichen Mehrkosten von 1–2 Millionen Franken für die zusätzlichen Kontrollen werden durch die im gleichen Zeitraum erzielten Mehreinnahmen von schätzungsweise 5 Millionen Franken mehr als kompensiert.

3.2 Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden

Aufgrund der Verdoppelung des Bussenbetrags und einer allfälligen Intensivierung der Vignettenkontrollen im Landesinnern können die Kantone mit einer wesentlichen Erhöhung der Busseneinnahmen rechnen. Anderweitige Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden sind nicht zu erwarten.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Das NSAG führt zu keinen zusätzlichen Kosten bei den Wirtschaftsteilnehmern. Der Reinertrag aus der Nationalstrassenabgabe wird gestützt auf Artikel 86 Absatz 3 BV und das Bundesgesetz vom 22. März 1985¹⁴ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet.

¹⁴ SR 725.116.2

4

Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage wurde im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 vom 25. Februar 2004¹⁵ nicht angekündigt. Der Erlass des NSAG ist dennoch angezeigt, damit dem verfassungsmässigen Auftrag, dass alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in Form von Bundesgesetzen zu erlassen sind, nachgekommen wird. Zudem ersetzt das NSAG die Schlussbestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung unter Ziffer II Absatz 2 Buchstabe b, den Artikel 36^{quinquies} der aBV sowie die Verordnung vom 26. Oktober 1994 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen.

5

Rechtliche Aspekte

5.1

Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Artikel 86 Absatz 2 BV gibt dem Bund die Kompetenz, die Nationalstrassenabgabe für Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen, zu erheben.

5.2

Verhältnis zum europäischen Recht

Die EG hat die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme¹⁶ verabschiedet, deren Umsetzung in den Jahren 2008 (für schwere Fahrzeuge) und 2010 (für die übrigen Fahrzeuge) erfolgen soll. Mit dieser Richtlinie soll eine technische Vereinheitlichung der Systeme, die fahrzeugseitig eingebaut werden, erreicht werden. Sie bezieht sich explizit auf elektronische Mautsysteme, wie sie für die Erhebung leistungsabhängiger Verkehrsabgaben bereits benutzt werden oder geplant sind. Nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie sind elektronische Mautsysteme, die einen Einbau fahrzeugseitiger Geräte nicht erforderlich machen, vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen. Diese tangiert demzufolge nicht das System der heutigen Klebe vignette.

Der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005¹⁷ über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbussen soll die Eintreibung dieser Gelder innerhalb der EU erleichtern; die grenzüberschreitende Verfolgung von Delinquenten war bislang sehr aufwendig und teilweise schlicht unmöglich. Der Rahmenbeschluss ist für die Schweiz nicht verbindlich, solange dieser nicht in ein Abkommen mit der EU aufgenommen wird. Die Schweiz könnte die Eintreibung von Bussen im Ausland auch in bilateralen Abkommen mit Drittstaaten regeln. Mehrere Länder haben bereits ein grosses Interesse am Abschluss solcher Abkommen mit der Schweiz gezeigt. Es gibt allerdings im Augenblick keine konkreten Projekte.

¹⁵ BBl 2004 1149

¹⁶ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, Amtsblatt der Europäischen Union (ABl.) L 166 vom 30.4.2004, S. 124; berichtigt in: ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50.

¹⁷ ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16

5.3

Erlassform

Wichtige rechtsetzende Bestimmungen müssen in Form eines Bundesgesetzes erlassen werden (Art. 163 Abs. 1 und 164 Abs. 1 BV). Die Voraussetzungen dafür sind im vorliegenden Fall erfüllt. Das Gesetz unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV).