



Bern, 20. Juni 2025

Erlass der Verordnung über das Informati- onssystem Strassenverkehrskontrollen (ISKV)

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfah-
rens



Übersicht

Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Bericht werden der Entwurf der neuen Verordnung über das Informationssystem Strassenverkehrskontrollen (ISKV) sowie die damit zusammenhängenden Anpassungen der Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV)¹ in die Vernehmlassung gegeben. Mit der Schaffung der ISKV wird die Delegationsbestimmung an den Bundesrat zur Regelung der Organisation und Durchführung des Informationssystems Strassenverkehrskontrollen nach Artikel 89t des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG)² auf Verordnungsstufe umgesetzt.

Inhalt der Vorlage

Das vorliegende Rechtsetzungsvorhaben beinhaltet die Regelung des Informationssystems Strassenverkehrskontrollen auf Verordnungsebene. Die neue Verordnung stützt sich auf die Artikel 89o-89t SVG.

Die ISKV orientiert sich strukturell sehr stark an den Bestimmungen der Verordnung vom 30. November 2018 über das Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISUV)³ und der Verordnung vom 30. November 2018 über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV)⁴.

Neben der Organisation, dem Aufbau und dem Inhalt des Informationssystems werden in der ISKV die Erfassung der bei Strassenverkehrs- und Betriebskontrollen erhobenen Daten, die Bearbeitungs- und Zugriffsrechte sowie die Auswertung der Daten geregelt. Das neue Informationssystem Strassenverkehrskontrollen (ISK) ersetzt insbesondere die bisherige zentrale Datenbank (ETC)⁵ gemäss Artikel 47 - 48 SKV und übernimmt bis auf wenige Abweichungen denselben Datenumfang.

¹ SR 741.013

² SR 741.01

³ SR 741.57

⁴ SR 741.58

⁵ ETC – Easy Way for Traffic Control

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Im Rahmen des Gesetzgebungspakets «Via sicura. Mehr Sicherheit im Strassenverkehr» (10.092) wurde im SVG ein neuer Gliederungstitel «IVa. Informationssysteme» mit drei Abschnitten eingefügt. Dieser umfasst das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ; Artikel 89a-89h), das Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISU; Artikel 89i-89n) und das Informationssystem Strassenverkehrskontrollen (ISK; Artikel 89o-89t). Für jedes der drei Informationssysteme enthält das SVG eine Delegationsbestimmung an den Bundesrat zur Regelung der Details auf Verordnungsstufe. Betreffend IVZ und ISU bestehen bereits entsprechende Bundesratsverordnungen, welche die Organisation, den Betrieb und die Nutzung der jeweiligen Systeme regeln. Ferner wurden die entsprechenden Fachanwendungen entwickelt und erfolgreich implementiert.

Für das Informationssystem Strassenverkehrskontrollen (ISK) fehlt es aktuell sowohl an den Ausführungsbestimmungen, die Artikel 89t SVG fordert, als auch an der Fachanwendung selbst.

Derzeit betreibt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) zur Erfassung der bei Strassenverkehrs- oder Betriebskontrollen erhobenen Daten eine zentrale Datenbank namens ETC, die sich auf die Artikel 47 und 48 SKV stützt. Die ETC-Datenbank dient lediglich der Erstellung von Statistiken über die Kontrolltätigkeit (Art. 47 Abs. 2 Bst. a SKV) sowie der Berichterstattung an die Europäische Kommission und an das IFT (International Transport Forum) über die Kontrolltätigkeit (Art. 47 Abs. 2 Bst. b SKV). Artikel 47 Absatz 3 SKV schliesst dabei aus, dass in ETC bestimmte oder bestimmbare Personendaten bearbeitet werden dürfen. Zudem ist die Datenbank zwischenzeitlich in die Jahre gekommen, kann nicht ausgebaut werden und muss durch die neue Fachapplikation ISK ersetzt werden.

Es besteht somit Anpassungsbedarf auf Verordnungs-, wie auch auf Anwendungsebene, um die rechtlichen Anforderungen aus den Artikeln 89o bis 89t SVG erfüllen zu können. Es ist einerseits die ISKV zu schaffen und die SKV entsprechend zu ändern, gleichzeitig ist auf der Anwendungsebene das Informationssystem zu schaffen.

Die Fachanwendung ISK soll durch das ASTRA entwickelt und betrieben werden. Es wird gemäss Artikel 89o Absatz 2 SVG in zwei getrennten Systemen aufgebaut: einem Erfassungs- und einem Auswertungssystem. Dabei werden die anlässlich einer Strassenverkehrs- oder Betriebskontrolle erhobenen Daten, die als potentiell besonders schützenswert gelten, nur im Erfassungssystem bearbeitet. Sie sind somit getrennt von den pseudonymisierten oder anonymisierten Daten, die sich im Auswertungssystem befinden und zur Erstellung von Statistiken dienen.

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung hinsichtlich Übernahme von europäischen Richtlinien im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik

Das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und

Strasse vom 21. Juni 1999⁶ (nachstehend: LVA) zielt darauf ab, die Schweizerische Verkehrspolitik gemeinsam mit der Europäischen Union (EU) zu koordinieren und weitgehend vergleichbare Bedingungen im Verkehrsbereich zu schaffen.⁷ Die ISKV wie auch die Fachanwendung ISK verfolgen diese Ziele. Das aktuelle Projekt ISK wird separat zu einer Übernahme der Richtlinie 2014/47/EU⁸ ins LVA behandelt. Für die Schweiz bleibt damit weiterhin die Richtlinie 2000/30/EG⁹ massgeblich, welche aktuell im Anhang des LVA aufgeführt ist.

1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 24. Januar 2024¹⁰ zur Legislaturplanung 2023 - 2027 noch im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024¹¹ über die Legislaturplanung 2023 – 2027 angekündigt.

Der Erlass der ISKV ist dennoch angezeigt, denn im Rahmen des Gesetzgebungspakets «Via sicura. Mehr Sicherheit im Strassenverkehr» (10.092) wurde der Bundesrat beauftragt, drei Informationssysteme umzusetzen und deren Organisation und Durchführung zu regeln. Das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ; Artikel 89a-89h SVG), das Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISU; Artikel 89i-89n SVG) sowie die entsprechenden Delegationsbestimmungen sind am 1. Januar 2019 und 1. Januar 2013 in Kraft getreten und die dazugehörigen Fachanwendungen demgemäss in Betrieb genommen worden. Als letztes sollen nun auch das Informationssystem Strassenverkehrskontrollen in Betrieb genommen und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen in Kraft treten.

2 Grundzüge der Vorlage

Die beantragte Neuregelung

Die neue Verordnung regelt die Organisation, den Betrieb und die Nutzung des ISK, sowie die damit zusammenhängenden statistischen Erhebungen. Die in den Artikeln 47 und 48 SKV enthaltenen Bestimmungen zur zentralen Datenbank (ETC) können damit aufgehoben werden.

Des Weiteren werden zur Harmonisierung mit dem EU-Recht die Vorschriften über die gegenüber der Europäischen Kommission und dem Weltverkehrsforum (International Transport Forum, ITF) bestehenden Berichterstattungspflichten im Rahmen internationaler Abkommen eingefügt. Der derzeit in der SKV enthaltene Artikel 46 zu diesem Bereich wird in die ISKV überführt.

⁶ SR 0.740.72

⁷ Artikel 30 LVA (Titel IV Koordinierte Verkehrspolitik)

⁸ Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. L 127 vom 29.04.2014, S. 134; geändert durch delegierte Richtlinie (EU) 2021/1716, ABl. L 342 vom 27.9.2021, S. 45.

⁹ Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Strassenverkehr teilnehmen, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 3 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

¹⁰ BBl 2024 525

¹¹ BBl 2024 1440

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

Ingress

Die ISKV stützt sich auf die Delegationsnormen der Artikel 89o Absatz 4, 89r Absatz 3, 89t und 106 Absatz 1 SVG. Das ISK dient zudem der Nachvollziehbarkeit der Leistungen gemäss den Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen zur Durchführung von Schwerverkehrskontrollen nach Artikel 10 Absatz 1 des Schwerverkehrsabgabengesetzes vom 19. Dezember 1997 (SVAG)¹². In diesem Zusammenhang besteht auch ein Bezug zu den Bestimmungen der Artikel 10 Absatz 1 SVAG und Artikel 53a SVG, da diese jedoch keine konkrete Delegation aufweisen, werden sie nicht im Ingress aufgeführt. Auf der Grundlage der Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 7 Absatz 1 des Bundesstatistikgesetzes vom 9. Oktober 1992 (BStatG)¹³ regelt die ISKV die erforderlichen Erhebungen und die Mitwirkung der Kantone. Die datenschutzrelevanten Bestimmungen der ISKV stützen sich auf die Delegationsnormen in den Artikeln 8 Absatz 3 und Artikel 33 Datenschutzgesetz vom 25. September 2020 (DSG)¹⁴. Demnach hat der Bundesrat Bestimmungen über die Mindestanforderungen an die Datensicherheit zu erlassen und die Kontrollverfahren und Verantwortung zu regeln, wenn ein Bundesorgan zusammen mit anderen Bundesorganen oder kantonalen Behörden Personendaten bearbeitet. Die Bearbeitung von Daten juristischer Personen fällt seit dem 1. September 2023 nicht mehr unter den Schutz des Datenschutzgesetzes und ist neu im Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz vom 21. März 1997 (RVOG)¹⁵ geregelt. Deshalb wird im Ingress auf Artikel 57r RVOG verwiesen. Gemäss Artikel 57r Absatz 1 RVOG dürfen Bundesorgane Daten juristischer Personen, inklusive besonders schützenswerte, bearbeiten, sofern die Erfüllung einer in einem Gesetz im formellen Sinn umschriebenen Aufgabe dies erfordert. Die entsprechende formell-rechtliche Bestimmung zur Bearbeitung Daten juristischer Personen ergibt sich aus Artikel 89q SVG, welcher den Inhalt des ISK nennt. Darunter fallen beispielsweise Daten der beteiligten Fahrzeuge und Personen und somit auch Fahrzeughalterdaten, die häufig juristische Personen betreffen.

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Die ISKV regelt die Punkte gemäss den Delegationsbestimmungen in den Artikeln 89o Absatz 4, 89r Absatz 3 und 89t SVG.

Art. 2 Aufbau und Zweck des Informationssystems

Abs. 1: Das ISK gliedert sich, gemäss Artikel 89o Absatz 2 Buchstabe a und b SVG, in ein Erfassungssystem und ein Auswertungssystem. Im Erfassungssystem befinden sich Personendaten, während sich im Auswertungssystem Sachdaten sowie pseudo- und anonymisierte Daten befinden. Die von den Kontrollbehörden erfassten Personendaten gelten nach Artikel 5 Buchstabe c Ziffer 5 DSG als besonders schützenswert, da sie in Verbindung mit den Ergebnissen der Kontrollen auf die strafrechtliche Verfolgung und teilweise auf die Sanktionierung der kontrollierten Person hinweisen. Mit der

¹² SR 641.81

¹³ SR 431.01

¹⁴ SR 235.1

¹⁵ SR 172.010

Zweiteilung der Systeme ist sichergestellt, dass die sensiblen Daten in einem geschlossenen System getrennt von den statistischen Daten bearbeitet werden. Dies dient der Datensicherheit nach Artikel 8 Absatz 1 DSG, nach welchem dem Risiko entsprechend geeignete technische (und organisatorische) Massnahmen zum Schutze der Daten zu treffen sind.

Abs. 2: Das Erfassungssystem dient:

Bst. a: Der Erfassung und Ablage von Daten über die Kontrollen nach der SKV. Das Erfassungssystem enthält demnach diejenigen Daten, die im Rahmen einer Strassenverkehrs- oder einer Betriebskontrolle¹⁶ erhoben werden. Die Behörden können in diesem Zusammenhang auch interne operative Auswertungen über die Kontrolltätigkeit in ihrem Zuständigkeitsbereich vornehmen. Dies können Auswertungen beispielsweise über die Anzahl oder Art der kontrollierten Fahrzeuge und Verstösse sein oder auch über die Durchschnittsdauer der Kontrollen.

Bst. b: Das Erfassungssystem dient zudem der Unterstützung der zuständigen Behörden bei der Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren gegen die Fahrzeugführenden, indem die kontrollierenden Behörden festgestellte Mängel oder Verstösse im ISK eintragen.

Bst. c: Weiter dient das Erfassungssystem als Rapportierungsdatenbank im Rahmen der Leistungsvereinbarungen, welche gemäss Artikel 53a SVG die Durchsetzung der Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19. Dezember 2008 (GVVG)¹⁷ bezwecken. Artikel 10 Absatz 3 SVAG führt aus, dass der Bund den Kantonen Beiträge an die Schwerverkehrskontrollen zu entrichten hat. Die Berechnung der Höhe dieser Beiträge wird gemäss Artikel 99 Absatz 2 Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 27. März 2024 (SVAV)¹⁸ in Leistungsvereinbarungen, die das UVEK mit den Kantonen abschliesst, festgelegt.

Bst. d: Letztlich dient das Erfassungssystem als Datenquelle für die im Auswertungssystem enthaltenen anonymisierten oder pseudonymisierten Daten und Sachdaten.

Im Vorgängersystem ETC durften gemäss dem aufzuhebenden Artikel 47 Absatz 3 SKV keine Personendaten bearbeitet werden. Dies entspricht der vorgesehenen Bearbeitung der anonymisierten oder pseudonymisierten Personendaten und Sachdaten im Auswertungssystem von ISK. Die Berichterstattungspflichten und das Erstellen von Statistiken werden in Artikel 2 Absatz 4 als Zweck des Auswertungssystems überführt.

Abs. 3: Im Zusammenhang mit der Rapportierungsdatenbank, welche dem Nachweis der Erfüllung der Leistungsvereinbarungen nach Absatz 2 Buchstabe c dient, werden keine Personendaten bearbeitet.

Abs. 4: das Auswertungssystem dient:

Bst. a: Der Erfüllung der Berichterstattungspflichten der aktuell im LVA aufgeführten Richtlinie 2000/30/EG, was dem aufzuhebenden Artikel 46 Buchstabe a SKV entspricht.

¹⁶ Betriebskontrollen stellen gemäss Artikel 22 und Artikel 27 SKV ein Teilgebiet von Strassenverkehrskontrollen dar.

¹⁷ SR 740.1

¹⁸ SR 641.811

Bst. b: Der Erfüllung der Berichterstattungspflichten gegenüber dem ITF der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Dies entspricht den aufzuhebenden Artikel 46 Buchstabe b und Artikel 47 Absatz 3 Buchstabe b SKV.

Bst. c: Der Erstellung von Statistiken über die Kontrolltätigkeit nach der SKV. Der Artikel 47 Absatz 2 Buchstabe a SKV ist damit aufzuheben.

Zudem sollen die Daten im Auswertungssystem nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert, mit weiteren Datenquellen verknüpft und die Auswertungsergebnisse mit Tabellen, Grafiken und Karten dargestellt werden können. Dies ermöglicht eine vertiefte Auswertung der Kontrolltätigkeit. Deshalb dient das Auswertungssystem zusätzlich:

Bst. d: Der Auswertung und Analyse der Kontrolltätigkeit gemäss Artikel 89p Buchstabe b Ziffer 2 SVG.

Bst. e: Dem Erarbeiten von Auswertungen und Analysen als Grundlagen der Verkehrssicherheitspolitik, gemäss Artikel 89p Buchstabe b Ziffer 3 SVG.

Art. 3 Beteiligte Behörden und Zuständigkeiten

Abs. 1 und 2: Das ASTRA führt gemäss Artikel 89o Absatz 2 SVG das ISK in Zusammenarbeit mit den Kantonen. Der Bundesrat macht ausserdem Gebrauch von Absatz 4 des Artikels 89o SVG, wonach er weitere Stellen zur Eingabe von Strassenverkehrskontrolldaten verpflichten kann, indem auch das BAZG das ISK mitführt. Diese erweiterte Zusammenarbeit resultiert daraus, dass gemäss Artikel 4 Absatz 1 der SKV das BAZG an den Zollstellen für die verkehrspolizeilichen Kontrollen zuständig ist. Das Auswertungssystem führt das ASTRA alleine. Die am ISK beteiligten und damit in ihrem Bereich zuständigen Behörden sind folglich das ASTRA, die nach kantonalem Recht zuständigen Behörden (in der Regel Polizeibehörden und bei Betriebskontrollen häufig auch kantonale Arbeitsinspektorate) sowie das BAZG im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Abs. 3: Nach Artikel 33 DSG hat der Bundesrat die Kontrollverfahren und die Verantwortung für den Datenschutz dann zu regeln, wenn ein Bundesorgan Personendaten zusammen mit anderen Bundesorganen, mit kantonalen Organen oder mit privaten Personen bearbeitet. In diesem Sinne legt der Absatz 3 fest, dass das ASTRA den beteiligten Behörden das Erfassungssystem zur Verfügung stellt und dessen reibungslosen Betrieb und Weiterentwicklung verantwortet.

Abs. 4: Das ASTRA ist zuständig für die Erteilung, die Änderung, die Kontrolle und den Entzug von Zugriffsberechtigungen.

Art. 4 Bearbeitungsreglement

Gemäss Artikel 89t Buchstabe a SVG hat der Bundesrat die Organisation und den Betrieb des ISK zu regeln. Er macht hiermit gemäss Artikel 106 Absatz 1 SVG von der Kompetenz Gebrauch, die Regelung der Einzelheiten dem ASTRA zu übertragen. Zur Regelung der Organisation und des Betriebs erlässt das ASTRA ein Bearbeitungsreglement. Darin hat es insbesondere die Organisation und den Betrieb des ISK festzulegen und die technischen Schnittstellen und die Verfahren zum Datenabgleich zu definieren. Das Bearbeitungsreglement ist gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a

der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 (DSV)¹⁹ unter anderem dann zu erstellen, wenn besonders schützenswerte Personendaten in einem automatisierten System bearbeitet werden und enthält beispielsweise auch die getroffenen organisatorischen und technischen Massnahmen.

2. Abschnitt: Erfassungssystem

Art. 5 Inhalt

Das Erfassungssystem enthält die Daten, die im Zusammenhang mit den Kontrollen nach Artikel 89q SVG erhoben worden sind. Im Anhang zur Verordnung sind die entsprechenden Datenkategorien aufgeführt. Das ASTRA kann den Anhang bei Bedarf anpassen und damit zeitnah auf allfällige neue Bedürfnisse oder technische Neuerungen reagieren (siehe Artikel 23).

Bst. a – d: Die Daten nach den Buchstaben a – d dienen der Identifikation und Nachvollziehbarkeit einer Kontrolle. Eine Übersicht der Attribute befindet sich in Anhang Ziffer 1 - 4.

Bst. e: Darunter fallen die Daten der verschiedenen Kontrollbereiche, welche die zuständigen Behörden im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen gestützt auf die Bestimmungen der SKV und in Verbindung mit den Bestimmungen der Verkehrsregelnverordnung (VRV)²⁰ erheben. Sie richten sich nach dem Anhang Ziffer 5.

Bst. f: Darunter fallen Daten, die anlässlich einer Betriebskontrolle gemäss Artikel 22 SKV (Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit) erhoben werden. Gemäss Artikel 20 Absatz 2 SKV sind mindestens 3 Prozent der Arbeitstage der der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1)²¹ unterstehenden Führerinnen und Führer zu kontrollieren. Mindestens 30 Prozent davon haben im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen und mindestens 50 Prozent im Rahmen von Betriebskontrollen zu erfolgen. Diese Verpflichtung entspringt aus Artikel 2 Absatz 3 der im LVA aufgenommenen Richtlinie 2006/22/EG.²² Die Schweiz hat gemäss Artikel 3 der Richtlinie gegenüber der Europäischen Kommission alle zwei Jahre Bericht über die erhobenen statistischen Daten zu erstatten. Die entsprechenden Attribute sind im Anhang unter Ziffer 6 hinterlegt.

Im Bereich von Betriebskontrollen von Gefahrgut nach Artikel 27 SKV gibt es bislang keine Berichterstattungsverpflichtungen, weswegen diese Daten nicht in ISK zu erfassen sind.

Bst. g: Einvernahme- und Verzeigungsrapporte können in ISK erfasst werden.

¹⁹ SR 235.11

²⁰ SR 741.11

²¹ SR 822.221

²² Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 2 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

Art. 6 Datenerfassung oder -übermittlung

Abs. 1: Die zuständigen Behörden werden verpflichtet, bei bestimmten Kontrollen die erhobenen Daten nach den Ziffern 1 – 6 des Anhangs im Erfassungssystem zu erfassen oder an dieses zu übermitteln.

Unter den Begriff der Strassenverkehrskontrollen fallen nach der SKV auch als Teilbereich die Betriebskontrollen gemäss den Artikeln 22 (Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen) und 27 SKV (Gefahrgutkontrollen). Wobei aufgrund Berichterstattungs- und Statistikpflichten nur Daten über Betriebskontrollen betreffend Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit in ISK zu erfassen sind.

Das ISK dient einerseits der Kontrolltätigkeit der zuständigen Behörden und andererseits den nationalen und internationalen Berichterstattungspflichten sowie den statistischen Auswertungen. Obwohl gemäss Wortlaut das Informationssystem grundsätzlich alle Strassenverkehrskontrollen erfasst, werden die zuständigen Behörden nur zur Erfassung, respektive Übermittlung, der Daten verpflichtet, welche zu den genannten Zwecken auch tatsächlich gebraucht werden. Es sind daher lediglich die Daten von Kontrollen nach dem Anhang Ziffer 1 - 6 im Erfassungssystem zu erfassen oder an dieses zu übermitteln, und zwar immer dann, wenn mindestens einer der beschriebenen Sachverhalte erfüllt ist:

Bst. a: Kontrollen von Führern und Führerinnen, die der ARV 1 unterstehen.

Bst. b: Kontrollen von **Motorwagen** und deren Anhängern **mit einer gewerblichen Zulassung** (weisses Kontrollschild). Die gewerbliche Zulassung ist rechtlich so definiert, dass sie sich von land- und forstwirtschaftlich zugelassenen Fahrzeugen gemäss Artikel 86 VRV abgrenzt. Darunter fallen Motorkarren mit einer Geschwindigkeit von max. 30 km/h und Traktoren mit einer Geschwindigkeit von max. 40 km/h. Wobei die Schwerverkehrsabgabe für solch gewerblich zugelassene Fahrzeuge pauschal erhoben wird und ein Fahrtschreiber nicht erforderlich ist. In den Ziffern 1 bis 3 sind die Eigenschaften und in der Schweiz geltenden Einteilungskriterien der betreffenden Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen spezifiziert:

Ziff. 1: Zu erfassen sind Kontrollen von schweren Motorwagen und Fahrzeugkombinationen, die mit schweren Motorwagen gebildet werden. Die Bezeichnung «schwerer Motorwagen» ist hierbei nicht als Fahrzeugart zu verstehen, wie sie bei gewissen Fahrzeugkonzepten mit nicht eindeutiger Zweckbestimmung verwendet wird, sondern bezieht sich auf das zulässige Gesamtgewicht nach Artikel 10 Absatz 2 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)²³. Darunter fallen beispielsweise schwere Sattelschlepper, Lastwagen, Arbeitsmotorwagen, Wohnmotorwagen, Gesellschaftswagen, Traktoren und Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum (Art. 11 und 13 VTS) mit und ohne Anhänger. Zusätzlich fallen darunter alle gewerblichen Transporte mitweissem Kontrollschild.

Im Rahmen einer Teilrevision der VTS wurden Anpassungen der Einteilungskriterien für Arbeitsmotorwagen eingeführt.²⁴ Fortan dürfen auch Arbeitsmotorwagen eine beschränkte Möglichkeit zum Sachentransport aufweisen und in bestimmten Fällen Autotransport-Anhänger für die Mobilität des Bedienpersonals mitführen. Weil für diese

²³ SR 741.41

²⁴ AS XXXX xx

Fahrzeuge verglichen mit Lastwagen längere Intervalle der periodischen Prüfung gelten (5-3-3-3 gegenüber 2-2-1-1 Jahre) kommt der technischen Unterwegskontrolle besondere Bedeutung zu. Kontrollen an diesen Fahrzeugen sollen daher künftig in ISK erfasst werden müssen.

Ziff. 2: Im Erfassungssystem einzutragen sind Kontrollen an leichten Motorwagen, die in Kombination mit einem Sachentransportanhänger mit einem Gesamtgewicht ohne Stütz- oder Sattellast von mehr als 750 kg sowie einem Gesamtzuggewicht nach Artikel 7 Absatz 6 VTS von mehr als 3,5 Tonnen verkehren. Gemeint sind Anhängerzüge, die einen Transportanhänger mit mehr als 750 kg (ab Klasse O₂, vgl. Art. 21 Abs. 1 VTS) umfassen und deren Gesamtzuggewicht über 3,50 Tonnen beträgt. Das Gesamtzuggewicht beinhaltet das Zugfahrzeug inklusive Anhänger. Anhänger bis 0,75 Tonnen (Klasse O₁) verfügen nur über geringe Transportkapazitäten und sind technisch sehr einfach aufgebaut (meistens ohne Betriebsbremse). Für gewerbsmässige Transporte und technische Unterwegskontrollen sind sie daher von eher untergeordneter Bedeutung. Weil nach EU-Systematik für die Typengenehmigung die Klasseneinteilung der Anhänger nur auf der Achslast basiert, soll die auf das Zugfahrzeug übertragene Stütz- oder Sattellast nicht berücksichtigt werden (vgl. Art. 21 Abs. 5 VTS). Nicht erfasst werden müssen daher Kontrollen von leichten Lieferwagen, Pick-Ups usw. bis 2,50 Tonnen oder SUVs (Geländewagen) bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen, wenn nur ein leichter Sachentransportanhänger (Klasse O₁) mitgeführt wird. Diese Fahrzeuge werden häufig von Handwerksbetrieben und Gewerbetreibenden, aber auch von Privaten genutzt. Für Transportdienstleistungen haben sie zu geringe Nutzlasten, als dass sie die erfassten Lastwagen und Lieferwagen über 2,50 Tonnen konkurrenzieren könnten.

Ziff. 3: Bei Kontrollen an leichten Motorwagen ohne Anhänger, die nicht überwiegend zum Personentransport eingerichtet sind (Art. 11 Abs. 1 und Abs. 3 VTS) und deren Gesamtgewicht nach Artikel 7 Absatz 4 VTS 2,5 Tonnen übersteigt, soll je nach Zweck des Fahrzeugs unterschieden werden. Kontrollen von Lieferwagen und Fahrzeugen mit Nutzraum, wie Verkaufsstände und ähnliches, sollen ab einem Gesamtgewicht von 2,50 Tonnen erfasst werden müssen. Damit werden auch Lieferwagen erfasst, die im internationalen Verkehr mit der EU unter die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften fallen können. Kontrollen von Personentransportfahrzeugen bis 3,50 Tonnen müssen, abgesehen von Kleinbussen (diese fallen unter Bst. c), grundsätzlich nicht in ISK erfasst werden.

Die Kriterien des Buchstabens b sind abgestimmt mit den Leistungsvereinbarungen, die der Bund mit den Kantonen im Bereich der Schwerverkehrskontrollen getroffen hat.

Bst. c: Sofern es sich um eine Kontrolle an **Motorwagen oder Fahrzeugkombinationen zum Personentransport** handelt, müssen diese über **mehr als neun Sitzplätze** inklusive Führer oder Führerin verfügen. Eine Mindestgeschwindigkeit wie in Buchstabe b wird hierbei nicht definiert, womit auch Fahrzeuge mit weniger als 40 km/h zu erfassen sind (z.B. Touristenbahnen).

Bst. d: Ebenfalls zu erfassen sind die **Betriebskontrollen im Zusammenhang mit der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit nach Artikel 22 SKV**. Betriebskontrollen im Zusammenhang mit Gefahrgut gemäss Artikel 27 SKV sind hingegen nicht in ISK zu erfassen, da hierzu keine Berichterstattungspflichten bestehen.

Bei Kontrollen von Fahrzeugen zum Sachentransport werden in Bezug auf die Geschwindigkeit nur Daten erfasst, sofern das Zugfahrzeug oder die Kombination eine Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h aufweisen oder wenn diese gewerblich zugelassen sind. Diese Regelung, wonach nur die erwähnten Motorfahrzeuge und nicht etwa auch Personenwagen zu erfassen sind, wird auch auf **Gefahrguttransporte** übernommen. Zwar bestimmt der Artikel 2 Buchstabe a der im Anhang des LVA aufgenommenen Richtlinie (EU) 2022/1999²⁵, dass unter den Geltungsbereich der Gefahrgutbestimmungen alle Fahrzeuge mit 4 Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h fallen. Vierrädrige Motorfahrzeuge, welche eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 25 km/h und 40 km/h aufweisen, stellen jedoch eine eher geringe Anzahl Fahrzeuge dar, die im Bereich des Gefahrguttransportes verkehren. Daher soll im Sinne der Verhältnismässigkeit und einer kohärenten Linie auf deren Erfassung im ISK verzichtet werden. Darauf hinzuweisen sei hier, dass dieser Artikel lediglich besagt, **welche Daten in ISK zu erfassen sind und nicht bestimmt, welche Motorfahrzeuge durch die Behörden zu kontrollieren sind.**

Abs. 2: Einvernahmeprotokolle und Verzeigungsrapporte dürfen ins Erfassungssystem aufgenommen werden.

Abs. 3: Mit dieser Bestimmung werden die Kontrollverfahren und die Verantwortung im Sinne von Artikel 33 DSGVO geregelt. Die Verantwortung für die Qualität und Richtigkeit der Daten liegt in erster Linie bei den für die Datenerfassung zuständigen Behörden. Stellt eine Behörde fehlerhafte oder unvollständige Daten fest, so hat sie diese sofort zu berichtigen respektive zu ergänzen.

Abs. 4: Die Eingabe oder Übermittlung der Daten wird aufgrund der zeitgerechten Abgabe der Berichterstattung und der Veröffentlichung der Strassenverkehrskontroll-Statistik gewissen Fristen unterworfen und richten sich nach Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a – c und e SKV sowie nach Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008 zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA)²⁶, welcher die Form der Meldungen und das Meldeverfahren gemäss Artikel 44 Absatz 2 SKV regelt. Ausserdem wird die Ausnahme aus Artikel 37 Absatz 2 VSKV-ASTRA über allfällige anderslautende Meldefristen, die sich auf eine Leistungsvereinbarung stützen, übernommen.

Die Meldungen gemäss erster Teilsatz von Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe e SKV, wonach die Kantone dem ASTRA die von ausländischen Fahrzeugführern oder -führerinnen in der Schweiz begangenen Widerhandlungen gegen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften und deren Ahndung zu melden haben, dienen der Erfüllung des Artikels 22 Absatz 3 der im LVA aufgenommenen Verordnung (EG) Nr. 561/2006²⁷. Demgemäss hat das ASTRA der Europäischen Kommission regelmässig relevante Informationen (in Form von statistischen Daten) über die nationale Auslegung und

²⁵ Richtlinie (EU) 2022/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Strasse, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 3 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

²⁶ SR 741.013.1

²⁷ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 3 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

Anwendung der genannten Verordnung zu erstatten. Da die festgestellten Widerhandlungen neu in ISK erfasst werden, braucht es diese Meldungen der Kantone nicht mehr explizit.

Der zweite Teilsatz des Artikels 44 Absatz 1 Buchstabe e SKV, wonach die Ahndung von begangenen Widerhandlungen gegen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften von inländischen Fahrzeugführern und -führerinnen, die in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union begangen wurden an das ASTRA zu melden sind, wird unter Artikel 22 (Meldungen an das ASTRA) aufgeführt und kann in der SKV ebenfalls aufgehoben werden.

Abs. 5: Die Absprache mit dem ASTRA für zu berichtigende oder zu ergänzende Daten dient der Sicherstellung von korrekten, aussagekräftigen Basisdaten der zu erstellenden Statistiken und Berichterstattungen.

Abs. 6: Die Erfassung oder Übermittlung von Daten ins Erfassungssystem hat über die im Bearbeitungsreglement definierten Schnittstellen und Verfahren zu erfolgen.

Art. 7 Verknüpfung mit Daten aus anderen Datenquellen

Gemäss Artikel 89s Buchstabe a SVG dürfen Daten aus anderen Informationssystemen im Strassenverkehrsbereich zur Verifizierung und Vervollständigung der Datensätze ins Erfassungssystem übernommen oder mit diesem verknüpft werden. Die datenerhebenden Behörden sollen in der Erfassung der Daten unterstützt werden indem Daten aus dem Subsystem IVZ-Personen und IVZ-Fahrzeuge des Informationssystems Verkehrszulassung (IVZ) verknüpft werden können, beispielsweise indem die persönliche Identifikationsnummer PIN IVZ-Personen oder bestehende Fahrzeugdaten ins Erfassungssystem ISK übernommen werden können. Zudem soll damit auch möglich sein, den Fahrerkartenstatus in IVZ-Personen zu überprüfen. Dies kommt der Datenqualität zugute und wird sich auch positiv auf die Dauer einer Kontrolle auswirken.

Art. 8 Übertragung von Daten ins Auswertungssystem

Einer der wesentlichen Zwecke des ISK liegt im Ausarbeiten aussagekräftiger Analysen zu den Kontrollen. Dazu müssen die Daten gemäss Anhang Ziffer 1 - 6 vom Erfassungssystem in das Auswertungssystem überführt werden, welches über entsprechende Analysefunktionen verfügt. Die Pseudonymisierung erfolgt unter Beizug des Leitfadens für technische und organisatorische Massnahmen (TOM) des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB).

Art. 9 Zugriffsberechtigungen

Abs. 1: Die für das ISK zuständigen Stellen beim ASTRA haben Zugriff auf die Daten des Erfassungssystems. Die Zugriffe auf das System und auf die Daten werden gemäss Artikel 21 Absatz 4 protokolliert.

Abs. 2: Die kantonal zuständigen Behörden haben analog den Vorgaben aus Artikel 89r Absatz 1 Buchstabe b SVG Zugriff auf die von ihnen erfassten oder über ihr kantonally vorgelagertes System übermittelten Daten.

Abs. 3: Das BAZG hat im Rahmen seiner Zuständigkeit nach Artikel 4 SKV Zugriff auf die von ihm erfassten oder über sein vorgelagertes System übermittelten Daten im Erfassungssystem.

Abs. 4: Alle Personen, die eine zugriffsberechtigte Stelle ausüben, sind dem ASTRA zu melden.

Art. 10 Vernichtung und Archivierung von Daten

Abs. 1: Die Daten im Erfassungssystem werden für fünf Jahre ab Kontrollzeitpunkt aufbewahrt. Nach der Aufbewahrungsfrist werden die Daten zur Vernichtung gekennzeichnet, soweit die Daten ihren Bearbeitungszweck erfüllt haben und nicht mehr erforderlich sind (in Anlehnung an Artikel 6 Absatz 4 DSG).

Abs. 2: Im Rahmen der Anbietepflicht nach Artikel 38 Absatz 1 DSG und in Verbindung mit Artikel 6 des Archivierungsgesetzes vom 26. Juni 1998 (BGA)²⁸ werden Daten, die nicht mehr benötigt werden und zur Vernichtung bestimmt sind, vor deren Vernichtung dem Bundesarchiv zur Archivierung angeboten.

Abs. 3: Sobald das Bundesarchiv die Archivwürdigkeit der Daten überprüft hat und die Daten gegebenenfalls ans Bundesarchiv übergeben wurden, werden die Daten durch das ASTRA vernichtet.

3. Abschnitt: Auswertungssystem

Art. 11 Inhalt

Das Auswertungssystem enthält die Daten nach den Ziffern 1 – 6 des Anhangs in pseudonymisierter oder anonymisierter Form. Allfällige Einvernahmeprotokolle oder Polizeirapporte nach Ziffer 7 des Anhangs werden nicht ins Auswertungssystem übernommen.

Art. 12 Zugriffsberechtigungen

Abs. 1: Die zuständigen Stellen beim ASTRA haben Zugriff auf die Daten des Auswertungssystems.

Abs. 2 - 3: Im Auswertungssystem haben die nach kantonalem Recht zuständigen Stellen sowie das BAZG, Zugriff auf die von ihnen erfassten Daten.

Art. 13 Auswertung

Abs. 1: Das ASTRA kann die Daten des Auswertungssystems im Rahmen der unter Artikel 2 Absatz 4 genannten Zwecke auswerten.

Abs. 2 - 3: Die kantonalen Behörden, wie auch das BAZG, können die Daten, auf welche sie Zugriff haben, im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben auswerten. Darunter können auch operative Statistiken oder Berichte fallen.

²⁸ SR 152.1

Art. 14 Verknüpfung mit Daten aus anderen Datenquellen

Abs. 1: Zwecks Analyse und Auswertung gewisser Einflussfaktoren auf die Strassenverkehrssicherheit dürfen Daten aus anderen Informationssystemen im Strassenverkehrsbereich ins Auswertungssystem übernommen oder mit diesem verknüpft werden.

Bst. a - d: Je nach Auswertungszweck, dessen Rahmen Artikel 2 Absatz 4 vorgibt, können Kontrolldaten mit Daten des IVZ, des ISU und oder Daten über die Strasseninfrastruktur und über den Strassenverkehr verknüpft werden. Wobei ein Rückschluss auf eine bestimmbar natürliche Person stets ausgeschlossen bleibt. Durch gezielte punktuelle Verknüpfungen von Kontrolldaten mit zusätzlichen anonymisierten Daten aus anderen Datenquellen können in Zukunft weitergehende Analysen vorgenommen werden. So soll beispielsweise analysiert werden können, wie sich frühere Administrativmassnahmen oder die Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen auf die Wiederholung von Strassenverkehrsdelikten auswirkt. Die Ergebnisse solcher Analysen dienen als Grundlage für die Sanktionspolitik und der Weiterentwicklung der Strassenverkehrssicherheit. Fragen aus der Politik können damit präziser beantwortet werden und es soll beispielsweise im Hinblick auf eine Gesetzesanpassung simuliert werden können, wie sich eine Änderung auf den Strassenverkehr auswirken könnte. Solche Verknüpfungen ermöglichen die Feststellung von bisher unbekannten Zusammenhängen und Erkenntnissen über Ursachen und Hintergründe von Widerhandlungen. Durch Verknüpfung mit den anonymisierten Daten des ISU können zudem wichtige Zusammenhänge zwischen Strassenverkehrskontrolldaten und Strassenverkehrsunfalldaten erkannt und entsprechende Massnahmen getroffen werden. Damit soll das ISK einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen leisten.

Das Ergebnis einer solchen Verknüpfung mündet in einer statistischen Darstellung, die weder Rückschlüsse auf konkrete Personen oder Fahrzeuge zulässt noch die persönliche Identifikationsnummer (PIN-IVZ-Personen) oder die Fahrgestell- oder Stammnummer offenlegt.

Abs. 2: Der Zugang und die Nutzung von Daten zur Strasseninfrastruktur und zum Strassenverkehr richtet sich für Geodaten nach dem Geoinformationsgesetz vom 5. Oktober 2007 (GeolG)²⁹ und der Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008 (GeolV)³⁰ und für Fachdaten betreffend die Nationalstrasseninfrastruktur nach dem Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG)³¹ und der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV)³². Damit können geografisch basierte Analysen gemacht werden, wie zum Beispiel Häufigkeit von Widerhandlungen oder von Ausweichverkehr auf einem bestimmten Streckenabschnitt.

Abs. 3: Für die Verknüpfung mit Daten, die im Rahmen des Bundesstatistikgesetzes erhoben worden sind, gilt Artikel 14a BStatG.

²⁹ SR 510.62

³⁰ SR 510.620

³¹ SR 725.11

³² SR 725.111

Art. 15 Vernichtung und Archivierung von Daten

Abs. 1: Aufgrund dessen, dass bei pseudonymisierten Daten ein Rückschluss auf eine Person rein theoretisch möglich bleibt und es sich somit um personenbezogene Daten handelt, soll die Vernichtungsfrist von fünf Jahren analog der Frist im Erfassungssystem hier übernommen werden.

Abs. 2: Die anonymisierten Daten im Auswertungssystem werden nicht nach einer im Voraus festgelegten Frist vernichtet und können somit auch für langjährige Datenreihen weiter beigezogen werden.

Abs. 3 – 4: Im Rahmen der Anbietepflicht nach Artikel 6 BGA werden Daten, die nicht mehr benötigt werden und zur Vernichtung bestimmt sind, dem Bundesarchiv zur Archivierung angeboten. Diese Pflicht gilt auch für anonymisierte Daten und Sachdaten.

4. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen

Art. 16 Auskunfts- und Berichtigungsrecht

Die Kantone und das BAZG tragen die Verantwortung für die von ihnen erfassten und/oder übermittelten Daten und bleiben im Sinne von Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 25 DSGVO zuständig für die Gewährleistung der Berichtigungs- und Auskunftsrechte der betroffenen Personen. Die Auskunft hat innerhalb von 30 Tagen, schriftlich (dies kann auch auf elektronischem Wege sein) und kostenlos zu erfolgen und kann gemäss Artikel 28 DSGVO in einem gängigen elektronischen Format verlangt werden. Mögliche Einschränkungsgründe richten sich insbesondere nach Artikel 26 DSGVO, nach welchem eine Auskunft verweigert, eingeschränkt oder aufgeschoben werden kann.

Art. 17 Datenqualität und Datenberichtigung

Abs. 1: Die beteiligten Behörden gewährleisten die Informationssicherheit und die rechtmässige Datenbearbeitung für allfällig dem ISK vorgelagerte Systeme oder Anwendungen. Sie sorgen dafür, dass die von ihnen erfassten Daten rechtmässig bearbeitet werden, namentlich indem Zugriffe auf die notwendigen Stellen beschränkt, technische und organisatorische Massnahmen ergriffen werden und die Bearbeitung von Personendaten nur so lange dauert, wie es für die Zweckerfüllung notwendig ist.

Abs. 2: Stellt eine Behörden Unregelmässigkeiten, beispielsweise im Bereich der Informationssicherheit in ISK fest (bspw. Verlust, Verfälschung oder unerwünschte Offenlegung von Informationen), so sind unverzüglich entsprechende technische und organisatorische Massnahmen zu treffen und das ASTRA ist unverzüglich über den Vorfall und die getroffenen Massnahmen in Kenntnis zu setzen. Dies ist Teil der Informationssicherheit, die der Sicherstellung von Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Integrität von Informationen dient und die Zuständigkeiten regelt.

Abs. 3: Das ASTRA beschränkt sich auf formelle Kontrollen, indem es regelmässig Vollständigkeits- und Plausibilisierungsüberprüfungen vornimmt. Es kann die nötigen Ergänzungen oder Berichtigungen in ISK selber vornehmen oder die Behörde, welche die Daten erfasst hat, damit betrauen.

Art. 18 Strassenverkehrskontroll-Statistik

Gestützt auf Artikel 89o Absatz 1 SVG liegt die Zuständigkeit zur Erstellung der Strassenverkehrskontroll-Statistik beim ASTRA. Dem ASTRA obliegt in diesem Zusammenhang die gesamtschweizerische Auswertung der erhobenen Strassenverkehrskontrolldaten, indem es jährlich die Statistik der Schwerverkehrskontrollen³³ erstellt und publiziert. Vor deren Veröffentlichung stellt das ASTRA die Statistik den kantonalen Behörden und dem BAZG zur Verfügung.

Art. 19 Berichterstattung des ASTRA

Bst. a: Die Berichterstattungspflichten gemäss Artikel 46 SKV werden kraft Sachzusammenhangs in die ISKV übernommen und in der SKV gestrichen. Sie beziehen sich auf die Berichterstattungspflichten, welche sich aus der jeweils gültigen Fassung des LVA, Anhang 1 Abschnitt 2 und 3 ergeben. Es betrifft die Berichterstattung betreffend Gefahrgutkontrollen aus Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2022/1999, welche gemäss Beschluss (EU) 2024/1254³⁴ ab 2025 nur noch alle 2 Jahre anstatt jährlich zu erfolgen hat, sowie betreffend ARV-Kontrollen aus Artikel 3 der Richtlinie 2006/22/EG und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Die Berichterstattungspflichten betreffend technische Unterwegskontrollen stützen sich auf Artikel 6 der für die Schweiz noch immer massgeblichen Richtlinie 2000/30/EG, welche ebenfalls eine Berichterstattung alle zwei Jahre verlangt.

Bst. b: Die Berichterstattungspflicht gegenüber dem ITF der OECD ergibt sich aufgrund der Ministerialbeschlüsse. Aktuell ergibt sich eine Pflicht aus dem Ministerialbeschluss vom 1. Mai 2003, wonach alle zwei Jahre ein Bericht über die Umsetzung der Bestimmungen des Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals vom 1. Juli 1970 (AETR)³⁵ oder gleichwertiger Regelungen zu erstellen ist.

Art. 20 Datenbekanntgabe

Die im Erfassungssystem enthaltenen Daten sind polizeiliche Feststellungen anlässlich Strassenverkehrskontrollen, welche in der Folge zur Anzeige gebracht werden. Die Daten im Erfassungssystem sind daher als potenziell besonders schützenswerte Personendaten zu klassifizieren, deren Bekanntgabe gemäss Artikel 36 Absatz 1 DSG i.V.m. Artikel 34 Absatz 2 Buchstabe a DSG eine formell-gesetzliche Grundlage benötigt. Eine entsprechende Grundlage ist unter den Artikeln 89o – 89r SVG nicht vorhanden. Es werden daher nur anonymisierte Daten und Sachdaten, sprich Daten aus dem Auswertungssystem, bekanntgegeben.

Abs. 1 und 2: Das ASTRA kann entsprechende Daten, allenfalls gestützt auf einen Leistungs- und Datenschutzvertrag, in welchem insbesondere der Verwendungszweck und die zulässige Bearbeitung der Daten festgelegt sind, bekannt geben. Darin kann das ASTRA auch Zugriffsberechtigungen auf das Auswertungssystem erteilen. Je nach Umfang der Bekanntgabe kann das ASTRA auch auf einen Vertrag verzichten.

³³ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/schwerverkehr/schwerverkehrskontrollen/statistik.html>.

³⁴ Beschluss (EU) 2024/1254 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Richtlinien 2009/12/EG, 2009/33/EG und (EU) 2022/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 96/67/EG des Rates im Hinblick auf bestimmte Berichterstattungspflichten in den Bereichen Strassenverkehr und Luftfahrt, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 3 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

³⁵ SR 0.822.725.22

Die Datenbekanntgabe erfolgt hauptsächlich mittels Abgabe von Rohdatensätzen oder Erteilung von geschützten Zugriffsrechten auf das Auswertungssystem, in welchem statistische Auswertungen in einem vorgegebenen Rahmen durchgeführt werden können.

Abs. 3: Die Daten werden erst dann bekanntgegeben, wenn diese publiziert worden sind. Die Publikation erfolgt jeweils im Frühjahr des Folgejahres.

Art. 21 Informationssicherheit

Abs. 1: Das ASTRA sorgt für die Informationssicherheit, indem es das System vor unbefugten Zugriffen, Missbrauch, Manipulation und vor Verlust schützt. Es nimmt gemäss Artikel 17 Absatz 3 regelmässige Plausibilisierungsüberprüfungen vor und trägt damit zur Datenrichtigkeit und Datenqualität bei. Massgebend für die Umsetzung der technischen und organisatorischen Massnahmen sind die Vorgaben zum Datenschutz, insbesondere die Artikel 7 und 8 DSG sowie die Bestimmungen der DSV.

Abs. 2: Die zugriffsberechtigten Stellen sind verantwortlich, in ihrem Bereich die technischen und organisatorischen Massnahmen zu treffen, um den Schutz der Daten zu gewährleisten.

Abs. 3: Das ASTRA stellt sicher, dass durch die Bekanntgabe der anonymisierten Daten nicht auf die Identität der beteiligten Personen geschlossen werden kann.

Abs. 4: Aufgrund der Sensibilität der Personendaten müssen Bearbeitungen zur Nachvollziehbarkeit protokolliert werden.

Art. 22 Meldungen an das ASTRA

Bst. a und b: Die Meldungen der Anzahl Betriebe, die der ARV 1 unterstehen, und der Anzahl im Kanton zugelassenen Fahrzeuge, deren Führer und Führerinnen der ARV 1 unterstehen, an das ASTRA dienen der Erfüllung der Pflichten betreffend Kontrollen aus Artikel 20 Absatz 2 SKV und erfolgen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2006/22/EG³⁶ betreffend Kontrollen der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten. Diese Meldungen der Kantone an das ASTRA, respektive neu an das ISK, haben zu erfolgen, da durch die Kontrolltätigkeit nur die kontrollierten Betriebe in ISK erfasst werden und somit die konkrete Anzahl aller der ARV 1 unterstehenden Betriebe eines Jahres nicht ersichtlich sein würde, was für die Berichterstattung an die EU erforderlich ist.

Bst. c: Die Meldungen über die Ahndung von Widerhandlungen gegen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften, die inländische Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerinnen in der Europäischen Union begangen haben, wird übernommen aus Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe e, zweiter Teilsatz, welcher in der SKV gestrichen wird. Siehe dazu Ausführungen zu Artikel 6 Absatz 4.

³⁶ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, in der für die Schweiz gemäss Anhang 1 Abschnitt 2 des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72) jeweils verbindlichen Fassung.

5. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 23 Anpassung des Anhangs

Die Variablen im Erfassungssystem, welche im Anhang der ISKV geregelt sind, können durch das ASTRA bei Bedarf geändert werden. Eine entsprechende Anpassung des Anhangs muss somit nicht zwingend im Rahmen einer ordentlichen Verordnungsänderung vorgenommen werden, sondern kann (gestützt auf Art. 106 Abs. 1 SVG) in einem vereinfachten Verfahren erfolgen. Damit kann rascher auf neue Anforderungen reagiert werden.

Art. 24 Änderung eines anderen Erlasses

Die Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) ist wie folgt anzupassen:

Art. 1 Gegenstand

Die Meldungen und statistischen Erhebungen werden inskünftig in der ISKV geregelt, weswegen der entsprechende Satz anzupassen ist.

Art. 21 Abs. 2 Strassenkontrollen

Die Liste der Datenelemente, die von den Kontrollbehörden mittels DSRC-Funkverbindung abgefragt werden können, stammt bisher aus Artikel 9 Absatz 4 der im LVA aufgenommenen Verordnung (EU) Nr. 165/2014³⁷. Diese Liste mit anfänglich 11 und aktuell mit 12 auszugebenden Informationen war jedoch nicht mit technischer Genauigkeit verfasst und wurde in der im LVA aufgenommenen Durchführungsverordnung (EU) 2016/799³⁸ mit zuerst 19 und jetzt 25 Datenelementen dargestellt. Damit die Liste die für die Kontrolltätigkeit gewünschte Genauigkeit aufweist, soll sie den detaillierten Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 Anlage 14 Ziffer 5.4.5. angepasst werden (Tabelle 14.3 Elemente von RtmData). Die Angaben entsprechen der zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/980 geänderten Fassung nach Anhang 2 Ziffer 114 VTS und enthalten neu auch Hinweise zur Lenkzeit. Wie im weiterentwickelten EU-Recht soll zudem die Information ergänzt werden, wann vom Fahrtschreiber die letzte auf Echtheit überprüfte Geoposition ermittelt werden konnte (RTM20, resp. Art. 21 Abs. 2 Bst. t E-SKV).

Vom Fahrtschreiber registrierte, ungewöhnliche Zustände müssen nicht zwingend ein Hinweis auf Verletzungen der Pflichten durch die Führer und Führerinnen sein. In den Buchstaben u bis y sollen daher Informationen angefügt werden, die darauf hinweisen können, ob zum Zeitpunkt der Abfrage eine Überschreitung der Lenkzeit nach Artikel 5 ARV 1 vorliegen könnte (RTM21 bis RTM25). Diese Information vervollständigt in der Vorselektion bei Strassenkontrollen das Bild betreffend die korrekte Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten.

³⁷ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; geändert durch Verordnung (EU) 2020/1054, ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1. Ausgenommen ist Artikel 7 über den Datenschutz.

³⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtschreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1; zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2023/980, ABl. L 134 vom 22.5.2023, S. 28.

Mit der Angabe des Kontrollschildes im übertragenen Datensatz ist ein Rückschluss auf bestimmbare natürliche Personen nicht ausgeschlossen. Die Auslesung kann nur durch Kontrollbehörden erfolgen, die über die notwendigen, auf der Kontrollkarte gespeicherten Zugangsschlüssel verfügen. Kontrollkarten werden den für Strassen- oder Betriebskontrollen zuständigen Behörden der Kantone und dem BAZG erteilt (Art. 13e ARV 1). Der Zweck der Datenbearbeitung ist gemäss dem Einleitungssatz beschränkt auf die Vorselektion bei Strassenkontrollen. Die Verwendung der Daten für weiterführende Analysen oder ein Profiling ist nicht zulässig. Unverändert gelten die in Artikel 21 Absatz 3 SKV aufgeführten Pflichten betreffend die Vernichtung der Daten.

Art. 44 Meldungen an das ASTRA

Die vorliegende Verordnung über das ISK beinhaltet kraft Sachzusammenhangs die Bestimmungen zu Meldungen der Kantone an das ASTRA nach Artikel 44 SKV. Dieser kann deshalb aufgehoben werden.

2. Abschnitt: Berichterstattung des ASTRA

Art. 46

Die Berichterstattung gegenüber der Europäischen Kommission und gegenüber dem ITF der OECD sind unter Artikel 19 der ISKV aufgeführt. Daher soll der 2. Abschnitt mit dem Artikel 46 SKV aufgehoben werden.

3. Abschnitt: Datenbearbeitung

Art. 47 Zentrale Datenbank

Art 48 Inhalt der Datenbank

Mit dem Erlass der ISKV sollen die Artikel 47 und 48 und damit der gesamte 3. Abschnitt aufgehoben und durch die entsprechenden Regelungen in der ISKV ersetzt werden. Artikel 45 SKV (Meldungen an das BAV) bleibt bestehen.

Art. 25 Inkrafttreten

Das Inkrafttreten der ISKV soll mit der Inbetriebnahme des ISK zeitlich zusammenfallen. Der Termin der Inkraftsetzung wird daher frühestens nach der Auswertung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens festgelegt und mit der voraussichtlichen Inbetriebnahme des ISK abgestimmt.

Erläuterungen zu den Änderungen der VSKV-ASTRA

Der Artikel 37 (Zeitpunkt der Meldungen an das ASTRA) der VSKV-ASTRA wird in die Artikel 6 und 22 ISKV überführt. Zudem sollen die Anhänge 4 und 5 sowie der Artikel 35 der VSKV-ASTRA (Prüfberichte) aktualisiert werden. Da es sich bei der VSKV-ASTRA um eine Amtsverordnung handelt, ist diese in einem eigenständigen Verfahren durch das ASTRA anzupassen. Artikel 38 VSKV-ASTRA (Form der Meldungen an das BAV) bleibt bestehen.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Parallel zum Erlass der ISKV wird das ASTRA im Rahmen des IT-Fachprojekts ISK die Fachanwendung entwickeln und in Betrieb nehmen. Da die derzeit vom ASTRA betriebene ETC-Fachanwendung zur Erfassung von Strassenverkehrskontrollen lediglich statistische Daten enthält und darin gemäss Artikel 47 Absatz 2 SKV keine Personendaten bearbeitet werden dürfen, können die Anforderungen der Artikel 89o-89t SVG im Rahmen der ETC-Fachanwendung heute nicht umgesetzt werden. Insbesondere verfügt die ETC-Anwendung nicht über die datenschutzrelevante Ausgestaltung, die ein Erfassungssystem mit konkreten Personendaten erfordert. Aus diesem Grunde kann das ISK als Fachanwendung nicht durch eine Erweiterung der bestehenden ETC-Fachanwendung umgesetzt und muss im Rahmen eines IT-Fachprojekts ISK neu entwickelt werden.

Die einmaligen Investitionskosten für die Entwicklung des ISK belaufen sich auf grob geschätzte 9 Millionen Franken. Für die Wartung und Instandhaltung des neuen ISK sowie für die Datenbewirtschaftung werden wiederkehrende Aufwendungen von jährlich rund 900'000 Franken erwartet. Die jährlichen Kosten für die Wartung und Instandhaltung liegen damit rund 550'000 Franken höher als beim heutigen System ETC. Begründet wird dies durch höhere Anforderungen an die Informationssicherheit und dem grösseren Leistungsumfang beim neuen ISK. Dies resultiert aus der Tatsache, dass im ISK besonders schützenswerte Personendaten bearbeitet werden und entsprechend höhere Anforderungen an die Informationssicherheit bestehen.

Die Investitions- und Betriebskosten werden mit den bestehenden Ressourcen des ASTRA finanziert. Da das ISK primär für die Erfassung von Schwerverkehrskontrollen eingesetzt wird, handelt es sich hierbei um Ausgaben im Rahmen des Vollzuges der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Daher werden die Investitionskosten über eine einmalige Erhöhung der Vollzugsentschädigung aus der Schwerverkehrsabgabe gegenfinanziert. Die wiederkehrenden Betriebskosten werden hingegen nicht aus der Schwerverkehrsabgabe gegenfinanziert, sondern über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Das BAZG wird seine Daten in seinem eigenen Informationssystem erfassen und anschliessend ans ISK übermitteln. Das Informationssystem wird im Rahmen des Transformationsprogramms DaziT³⁹ neu erstellt. Der Erfassungsaufwand seitens BAZG wird sich gegenüber heute in vergleichbarem Rahmen bewegen. Für das BAZG entstehen jedoch zusätzliche, nicht in der Botschaft zu DaziT⁴⁰ ausgewiesene Kosten für die technische Umsetzung des Datenaustausches. Diese werden im Rahmen der bestehenden Ressourcen des BAZG finanziert.

4.1.2 Personelle Auswirkungen

Da das ISK das bestehende ETC-System ersetzt, werden langfristig keine nennenswerten personellen Auswirkungen erwartet. Die bisher für das ETC zuständigen Mitarbeitenden werden in Zukunft das ISK betreuen. Lediglich in der Entwicklungs- und Einführungsphase des ISK muss mit einem erhöhten Aufkommen an Anfragen und Rückmeldungen gerechnet werden. Diese sollten sich allerdings nach der Entwicklungs- und Einführungsphase auf dem bisherigen Niveau einpendeln. Durch die recht-

³⁹ www.dazit.admin.ch

⁴⁰ Botschaft vom 15. Februar 2017 zur Finanzierung der Modernisierung und Digitalisierung der Eidgenössischen Zollverwaltung (Programm DaziT), BBl 2017 1719.

zeitige Schulung der für die Erfassung der Daten im ISK zuständigen Personen, insbesondere der Super-User als Multiplikatoren, kann der Mehraufwand in der Einführungsphase jedoch in Grenzen gehalten werden. Die Aufgaben können mit dem bestehenden Personalbestand bewältigt werden.

Auch beim BAZG dürfte es anfangs, bei Einführung des ISK, zu einem personellen Mehraufwand aufgrund der Schulungen kommen.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die neue Verordnung sowie das ISK haben auf kantonaler Ebene vor allem Auswirkungen auf den Vollzug.

Aufgrund der Aufnahme von konkreten Personen-, Fahrzeug- und Unternehmensdaten hat das neue Informationssystem im Gegensatz zur bisherigen ETC-Anwendung für die Kantone einen Mehrwert. Durch die direkte Dateneingabe im Erfassungssystem oder die Einrichtung einer Schnittstelle sowie der Verknüpfung der Daten mit vorhandenen Daten aus IVZ ist eine doppelte Datenerfassung nicht mehr erforderlich, was zu einer wesentlichen Verbesserung der Datenqualität, insbesondere der Vollständigkeit von Datensätzen und zu mehr Effizienz in der Datenerfassung und Datenbewirtschaftung führt.

Die Verwendung der Fachapplikation ISK ist kostenlos. Das Erfassen der Kontrolldaten kann mit einer Webapplikation ohne weitere Kosten am Bildschirm erfolgen. Abhängig davon, ob die Vollzugsorgane das Erfassungssystem zur Erfüllung ihrer Aufgaben direkt nutzen wollen oder eine Schnittstelle zwischen der bei den Vollzugsorganen genutzten Erfassungssoftware und dem ISK eingerichtet wird, müssen entsprechende Anpassungen an den entsprechenden Informationssystemen vorgenommen werden. Die Kantone werden mit der Einführung des ISK zunächst einen erhöhten Schulungsbedarf haben, welchem mit Hilfe von Workshops und Einführungsveranstaltungen Rechnung getragen werden kann. Das ASTRA unterstützt die Vollzugsbehörden fachlich bei der Einführung und Anwendung der neuen Fachapplikation.

Neben den Vorteilen, die das neue Erfassungssystem mit den enthaltenen Personendaten bietet, sind auch die Auswertungsinstrumente des neuen ISK für die Kantone kostenlos nutzbar. Das erspart Aufwand bei der Erstellung kantonaler Statistiken und Auswertungen.

Durch die Einrichtung von Schnittstellen, insbesondere in den Schwerverkehrskontrollzentren, soll der Eingabeprozess soweit wie möglich automatisiert werden. Dies erfordert die Anpassung der von den Kantonen genutzten Fachanwendungen, welche andererseits aber zu Einsparungen bei den Aufwendungen für die manuelle Datenerfassung führt. Für Strassenverkehrskontrollen auf der Strasse, welche nicht bereits mobil oder über eine Schnittstelle erfasst werden, soll sich der Aufwand durch die Eingabe der Daten in das ISK nicht erhöhen.

Schliesslich führt das ISK auch zur Vereinfachung der Leistungsabrechnungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Kantonen über den Betrieb von Schwerverkehrskontrollzentren und die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen im Aussendienst und bei Betriebskontrollen. Die Abrechnungen via ISK gewährleisten eine bessere Nachvollziehbarkeit und mehr Transparenz der geleisteten produktiven Arbeitsstunden. Damit unterstützt das ISK die leistungsgerechte

Abrechnung und die optimale Verteilung der Bundesmittel im Zusammenhang mit der Intensivierung von Schwerverkehrskontrollen.

Aufgrund der Gegenfinanzierung der Investitionskosten des ISK (9 Mio.) über die Schwerverkehrsabgabe tragen die Kantone einen Drittel dieser Kosten (vgl. Art. 19 Abs. 1 SVAG).

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die mit dem neuen ISK verbundene Verbesserung der Kontrollqualität wirkt sich positiv auf die Fahrzeugsicherheit, die Einhaltung der ARV 1 und die allgemeine Verkehrssicherheit aus. Sie trägt dazu bei, dass die geltenden Vorschriften konsequent eingehalten werden und möglichst viele Nutzfahrzeuge insbesondere im Schwerverkehr den einschlägigen Vorschriften entsprechen. Durch eine optimale Datenqualität und Vollständigkeit der Datensätze im ISK können Gefahrenschwerpunkte, z. B. bei der Fahrzeugsicherheit, besser erkannt und behoben werden. Dies trägt zu einer Verringerung von schwerverkehrsspezifischen Gefahren bei und hat einen positiven Einfluss auf die allgemeine Verkehrssicherheit auf den Schweizer Strassen. Ferner hat die mit dem ISK einhergehende Verbesserung der Strassenverkehrskontrollen auch eine bessere Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen zu Fahrzeugemissionen zur Folge und damit einen positiven Einfluss auf die Umwelt.

Durch die verbesserten Auswertungs- und Verknüpfungsmöglichkeiten des Auswertungssystems im ISK können das ASTRA und andere Behörden neue komplexe Erkenntnisse über die Gefahrenschwerpunkte bei Mensch und Fahrzeug sowie den Zusammenhang von Schwerverkehr, Unfallschwerpunkten, Strasseninfrastruktur und Strassenverkehr gewinnen. Diese Auswertungen bilden einen wichtigen Ausgangspunkt bei der Auswahl von geeigneten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und bilden damit eine wichtige Grundlage der Verkehrssicherheitspolitik.

Für die schweizerischen Transporteure wird die vorliegende Revision keine Mehrkosten verursachen. Das ISK kann jedoch die Qualität und Vergleichbarkeit der Kontrollen verbessern. Die bessere Nachvollziehbarkeit der Daten im Erfassungssystem erlaubt kantonal gezieltere Kontrollen bei den Transportunternehmen, deren Fahrzeuge bzw. Lenkerinnen und Lenker in der Vergangenheit bereits negativ in Erscheinung getreten sind. Dadurch kann die Qualität unter Beibehaltung der bisherigen Zahl der Kontrollen sowie das Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit bei Nutzfahrzeugen auf Schweizer Strassen verbessert werden. Für den Schweizer Strassentransportmarkt erzielt dies insofern positive Auswirkungen, als dass das Sicherheitsniveau steigt und Wettbewerbsverzerrungen durch schlecht gewartete Fahrzeuge besser entgegengewirkt werden kann.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage betrifft das SVG sowie Anpassungen der SKV. Gemäss Artikel 82 Absatz 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV)⁴¹ ist der Erlass von Vorschriften im Bereich des Strassenverkehrs grundsätzlich Sache des Bundes.

⁴¹ SR 101

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Das LVA bezweckt eine gleichwertige Umsetzung der europäischen und schweizerischen Vorschriften im Bereich des Landverkehrs. Die ISKV sowie die Fachanwendung ISK sind mit dem für die Schweiz gemäss LVA massgeblichen EU-Recht konform.

5.3 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Gemäss Artikel 164 Absatz 2 BV können Rechtsetzungsbefugnisse durch ein Bundesgesetz etwa an die Exekutive übertragen werden. Vorliegend delegiert der Artikel 89t SVG die Regelung der Organisation und Durchführung von ISK an den Bundesrat. Gemäss Artikel 106 Absatz 1 SVG kann der Bundesrat das ASTRA zur Regelung von Einzelheiten ermächtigen. Entsprechend ermächtigt er das ASTRA die Regelung der Organisation und Durchführung von ISK nach Artikel 89t SVG vorzunehmen, was sich auch in Artikel 4 widerspiegelt. Der beantragte Erlass der ISKV und die damit zusammenhängenden Änderungen in der SKV entsprechen dem Rahmen, der durch diese Artikel gegeben wird.

5.4 Datenschutz

Aufgrund der umfangreichen Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten und in Kenntnis davon, dass das revidierte DSG per 1. September 2023 in Kraft getreten ist, wurde per 31. März 2023 eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) gemäss Artikel 22 DSG durch einen externen Gutachter erstellt.

Im Ergebnis stellte die DSFA fest, dass die Bearbeitungen der Daten im ISK kein hohes Risiko für einen Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen darstellt. Insbesondere sind Bekanntgaben von nicht anonymisierten Personendaten nicht vorgesehen und es werden auch keine Profilings vorgenommen. Dem Schutz dient auch, dass die Personendaten getrennt in zwei unabhängigen Systemen von den anonymisierten Daten erfasst und aufbewahrt werden.