



Bern, 2. Dezember 2016

E-Vignette

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats 14.4002 vom 3. November 2014 für eine elektronische Erhebung der Nationalstrassenabgabe

Zusammenfassung

Die Nationalstrassenabgabe wird seit 1985 in Form einer Klebevignette erhoben. Diese Erhebungsform hat sich bewährt und ist den Nutzern vertraut. Hinsichtlich Tarifstruktur und zeitlicher Stückelung ist sie indessen wenig flexibel. Heute stehen ganz andere technische Möglichkeiten zur Verfügung als vor 30 Jahren. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats verlangt deshalb im Rahmen des Postulaten 14.4002 die Prüfung der Erhebung der Nationalstrassenabgabe mittels eines elektronischen Erhebungssystems (E-Vignette).

Nach dem Volks-Nein von 2013 zur Vignettenpreis-Erhöhung steht für den Bundesrat eine Anhebung des Vignettenpreises derzeit nicht zur Diskussion.

Auch die zusätzliche Nutzerfinanzierung im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) soll gemäss Bundesrat und Parlament in einer ersten Etappe nicht mittels einer Vignettenpreis-Erhöhung erfolgen.

Die Einführung der Nationalstrassenabgabe erfolgte nach einer Volksabstimmung im Jahr 1984, welche von 53 Prozent der Stimmbevölkerung befürwortet wurde. Die Jahresabgabe kostete damals 30 Franken. 1995 erfolgte eine Preiserhöhung auf 40 Franken, nachdem sich 68 Prozent des Schweizer Stimmvolkes in einer Volksabstimmung dafür aussprachen. Die Schweiz spielte in Europa lange eine Vorreiterrolle. Im Vergleich zu den heute in den Nachbarländern erhobenen Mautgebühren fällt die Nationalstrassenabgabe günstig aus.

Im Bericht wird davon ausgegangen, dass weder am Geltungsbereich (Nationalstrassen erster und zweiter Klasse [Autobahn/Schnellstrasse]) noch am Abgabeobjekt (Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen) etwas geändert werden soll.

Der Wechsel zu einer E-Vignette würde eine Anpassung des Gesetzes über die Nationalstrassenabgabe und seiner Ausführungsbestimmungen erfordern.

Mit Einführung der E-Vignette würde die Klebevignette, vorbehältlich unerwarteter neuer technologischer Möglichkeiten, durch eine elektronisch registrierte Berechtigung ersetzt, welche an das Kontrollschild gebunden ist. Diese Berechtigung kann von einem beliebigen Standort über eine Web-Applikation erworben werden. Nach erfolgter Bezahlung des Abgabebetrages würde das Kontrollschild für die entsprechende Gültigkeitsdauer in der Systemdatenbank eingetragen. Inländischen Haltern oder Halterinnen eines Fahrzeugs könnte eine vereinfachte Abwicklung mit der Fahrzeugzulassung über die Strassenverkehrsämter angeboten werden.

Kontrollen würden in Zukunft automatisch mittels Videoabgleich an stationären und mobilen Anlagen erfolgen. Nur Halterinnen und Halter von Fahrzeugen mit Kontrollschildern, welche als nicht in der Systemdatenbank registriert erkannt werden, müssten nach Feststellung einer Widerhandlung dem Ahndungsprozess zugeführt werden. Anders als bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen kann bei ausländischen Haltern oder Halterinnen eine Busse nicht direkt auf dem Postweg ins Ausland zugestellt werden, da die Ausübung hoheitlichen Handelns auf das schweizerische Staatsgebiet beschränkt ist. Diese müssten auf eine Sperrliste gesetzt und zur späteren Ahndung angehalten werden, da entsprechende Rechtshilfeabkommen mit anderen Staaten fehlen. Dies könnte nicht nur wie heute auf dem abgabepflichtigen Strassennetz erfolgen, sondern an einem beliebigen Ort im Inland und auch zu einem späteren Zeitpunkt, etwa bei der Aus- oder einer späteren Wiedereinreise.

Die mittels Videotechnik erhobenen Kontrolldaten sind im Sinne des Datenschutzgesetzes nicht besonders schützenswert. Die Daten der sich korrekt verhaltenden Abgabepflichtigen würden sofort gelöscht. Dem Datenschutz wird daher gebührend Rechnung getragen.

Für die bei der Registrierung und im Strafverfahren bearbeiteten Daten müssen entsprechende gesetzliche Grundlagen vorgesehen werden.

Ein reiner Systemwechsel ohne Stückelung, also der Wechsel von der Klebevignette zur E-Vignette mit gleich bleibendem Tarif von 40 Franken, würde aufgrund der geringeren Betriebskosten und der zu erwartenden Abnahme des Missbrauchs zu geringfügigen Mehreinnahmen führen.

Ein Vorteil der E-Vignette gegenüber der Klebevignette liegt in der Flexibilität bezüglich Tarifstruktur und zeitlicher Stückelung. Jede zeitliche Stückelung führt jedoch automatisch zu Einnahmenausfällen, sofern nicht gleichzeitig die Jahresabgabe entsprechend angepasst wird. Beträge der Preis der Kurzzeitabgabe 20 Franken, müsste die Jahresabgabe um rund 16 Franken angehoben werden, um die gleichen Einnahmen wie heute zu erreichen.

Sollen mit der E-Vignette zeitliche Stückelungen angeboten werden, wären international übliche Nutzungsdauern von 7 oder 10 Tagen für eine Kurzzeitvignette und von 2 oder 6 Monaten für eine mittlere Gültigkeitsdauer naheliegend. Aufgrund des Vollzugsaufwands sollte der Preis der Kurzzeitvignette 20 Franken nicht unterschreiten. Unter der Prämisse einer moderaten Erhöhung der Jahresabgabe und der Vermeidung von Mindereinnahmen müsste die mittlere Gültigkeitsdauer mindestens doppelt so teuer sein wie die Kurzzeitabgabe und gleichzeitig mehr als die Hälfte der Jahresabgabe kosten. Aufgrund ihrer Verwendung könnte für Motorräder und Anhänger eine vergünstigte Jahresabgabe in der Größenordnung des heutigen Vignettenpreises angeboten werden. Von erhöhten Tarifen z.B. für Lieferwagen ist aufgrund der Abgrenzungsschwierigkeiten abzusehen.

Seit Einführung der Nationalstrassenabgabe 1985 wird diese von der Zollverwaltung erhoben. Sie ist zuständig für die Beschaffung, den Vertrieb im Ausland und an der Grenze sowie für die Kontrollen an der Grenze. Der Personalbedarf bei der EZV beträgt heute 26 Vollzeitstellen (22 Grenzwachtkorps und 4 ziviler Zoll). Ferner werden für den Vertrieb an den grossen Grenzübergangsstellen externe Hilfskräfte (z.Zt. Securitas AG) in der Größenordnung von weiteren 20-30 Stellen eingesetzt. Vertrieb und Kontrollen im Inland obliegen hingegen den Kantonen.

Im Unterschied zur Klebevignette würden die personellen Ressourcen bei der E-Vignette nicht mehr für Vertrieb und Verkauf, sondern hauptsächlich für die Überprüfung der Kontrolldaten (Bildnachkontrolle) einerseits sowie die Ahndung insbesondere der ausländischen Mautpreller andererseits benötigt. Würden der Betrieb des automatischen Kontrollsysteams sowie die personalintensive Bildnachkontrolle an einen privaten Dienstleister ausgelagert und die Unterstützung Dritter im Kontrollbereich beibehalten, sollte der Stellenbedarf der EZV (26 FTE) ausreichen und in Abhängigkeit zur gewünschten Kontrolldichte neu definiert werden. Sind hingegen eine Auslagerung von Betrieb und Bildnachbearbeitung sowie eine Kontrollunterstützung nicht möglich, wäre mit einem Personalmehrbedarf in der Größenordnung von 30 bis 40 Stellen zu rechnen.

Die Betriebskosten (jeweils inkl. Personalaufwand) belaufen sich heute auf rund 48 Millionen Franken. Den grössten Anteil macht die Entschädigung zugunsten der Vertriebspartner in Höhe von knapp 35 Millionen Franken (10 Prozent der Abgabe) aus. Für die Einführung einer elektronischen Vignette wäre mit Investitionskosten von 50 bis 75 Millionen Franken und jährlichen Betriebskosten zwischen 25 und 35 Millionen Franken zu rechnen. Eine einnahmenneutrale Umsetzung der E-Vignette wäre damit möglich. Ob bei gleichbleibenden Einnahmen Einsparungen realisierbar wären, ist von der Ausgestaltung des Systems, insbesondere den Kontrollmodalitäten abhängig. Bei einem optimalen Verlauf des parlamentarischen Verfahrens und der erforderlichen Beschaffungen kann ein neues Abgabesystem frühestens ab 2023 eingeführt werden.

Die E-Vignette ist keine Vorstufe zu *Mobility Pricing* (pay as you use-Prinzip). Anders als beim *Mobility Pricing* würde die Abgabe weiterhin pauschal erhoben. Mit der moderneren Erhebungstechnik würde nach wie vor lediglich kontrolliert, ob Nationalstrassen befahren werden. Die effektive Dauer der Strassennutzung, die gefahrenen Kilometer oder die Häufigkeit der Durchfahrten würde nicht erfasst, wie es beim *Mobility Pricing* der Fall wäre. Die einzige Gemeinsamkeit liegt im möglichen Einsatz der Videotechnik, wie sie etwa im Rahmen des *Mobility Pricing* für eine Objektgebühr zum Einsatz käme. Es ist heute noch nicht abzusehen, ob die E-Vignette als Nationalstrassenabgabe bei der allfälligen Einführung von *Mobility Pricing* auslaufen oder in irgendeiner Form integriert würde.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Auftrag.....	2
1.3	Berücksichtigte Vorarbeiten	3
1.4	Gleichbleibende Rahmenbedingungen.....	3
2	Die Funktionsweise der E-Vignette.....	3
2.1	Systembeschreibung	3
2.2	Registrierung	4
2.3	Kontrolle	5
2.4	Ahndung nach automatischer Kontrolle	5
2.5	Datenerfassung	6
3	Übersicht in Europa.....	6
3.1	Tarifübersicht.....	6
3.2	Regelung innerhalb der EU.....	7
4	Vollzugsaufwand	8
4.1	Klebevignette.....	8
4.1.1	Betriebsaufwand auf Bundesebene (2015)	8
4.1.2	Betriebsaufwand auf kantonaler Ebene.....	9
4.2	E-Vignette.....	10
4.2.1	Betriebsaufwand auf Bundesebene.....	10
4.2.2	Betriebsaufwand auf kantonaler Ebene.....	11
4.3	Zuständige Behörde	11
5	Grundsatzüberlegungen.....	11
5.1	Vor- und Nachteile der beiden Abgabesysteme	11
5.2	Politisches Umfeld	13
5.2.1	Vorbehalte hinsichtlich des Datenschutzes	13
5.2.2	Abgabenhöhe.....	13
5.2.3	Mobility Pricing	13
6	Tarif.....	14
6.1	Unterschiedliche Abgabedauern (zeitliche Stückelung)	14
6.1.1	Kurzzeitabgabe	14
6.1.2	Abgabe für eine mittlere Dauer	14
6.1.3	Jahresabgabe	14
6.2	Emissionsabhängiger Tarif	14
6.3	Vergünstigte Tarife für Motorräder, Anhänger und Veteranenfahrzeuge	15
6.4	Erhöhte Tarife für Lieferwagen	15
6.4.1	Abgrenzungsproblematik.....	16
6.4.2	Lieferwagen oder Grossraumlimousine	16
6.4.3	Unterscheidungskriterium Nutzlast.....	17
6.5	Sondertarifmodelle; Auswirkung auf die Kontrollen	17
6.6	Preisgestaltung	18
6.7	Auswirkungen der Systemparameter auf die Einnahmen	18
6.8	Auswirkungen der unterschiedlichen Abgabedauern	21
6.8.1	E-Vignette ohne zeitliche Stückelung	21
6.8.2	E-Vignette mit zeitliche Stückelung bei gleichbleibender Jahresabgabe.....	21
6.8.3	E-Vignette mit 10 Tagesabgabe zu 10 oder 20 Franken mit Sondertarifen für Motorräder und Anhänger	21
7	Antworten auf die Fragen des Postulats	21
7.1	Anpassung der gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer E-Vignette ...	21
7.1.1	Aktuelle gesetzliche Grundlagen	21

7.1.2	Gesetzesänderung für eine E-Vignette.....	22
7.2	Reiner Systemwechsel	22
7.3	Systemwechsel mit Stückelung.....	22
7.4	Auswirkungen des Systemwechsels auf die Einnahmen.....	23
7.5	Investitions- und Betriebskosten	24
7.6	Umsetzungsdauer	25
7.7	In welcher Form wird dem Datenschutz Rechnung getragen?	25
7.8	Durchsetzung der Abgabepflicht.....	26
8	Die Position des Bundesrates	26
9	Anhang Berechnungen.....	27
9.1	Fahrzeugbestand.....	27
9.2	Verkaufte Vignette 2015	27
9.3	Betriebskosten.....	27
9.4	Wechselkontrollschilder	28
9.5	Mindereinnahmen.....	28
9.6	Investitionskosten	28
9.7	Betriebskosten.....	29

Abkürzungsverzeichnis

ANPR	<i>Automatic Number Plate Recognition; Automatische Nummernschild Erkennung</i>
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARV	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrzeugführer und -fahrerinnen (SR 822.221)
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BBL	Bundesamt für Bauten und Logistik
BFS	Bundesamt für Statistik
BV	Bundesverfassung vom 18. April 1990 (SR 101)
DaziT	Projekt, welches die Gesamterneuerung und Modernisierung der IT-Landschaft innerhalb der EZV zum Ziel hat
ESA	Einkaufsorganisation des Garagen- und Tankstellengewerbes
EU	Europäische Union
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
FTE	<i>Full-Time-Equivalent; Vollzeitstellen</i>
GWK	Grenzwachtkorps
IKT	Informations- und Kommunikationstechnik
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KVF-N	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
METAS	Eidgenössisches Institut für Metrologie
MOFIS	Automatisiertes Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister gemäss Verordnung vom 3. September 2003 über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (SR 741.56)
NSAG	Bundesgesetz vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz; SR 741.71)
NSAV	Verordnung vom 24. August 2011 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabeverordnung; SR 741.711)
OBU	<i>On Board Unit; Fahrzeuggerät, welches über verschiedene Schnittstellen und Funktionen verfügt. Je nach Einsatz verfügt eine OBU über Funktionen wie etwa GPS/GSM, Tachoanschluss, Display und Tastatur.</i>

OZD	Oberzolldirektion
PKW	Personenwagen
TCS	Touring Club Schweiz
WTO-Ausschreibung	Beschaffung nach dem Übereinkommen vom 15. April 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 0.632.231.422)

Bericht

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

1985 wurde eine Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (Autobahnen und Schnellstrassen) für Motorfahrzeuge und Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 t in der Form der heutigen Klebevignette eingeführt. Abgabepflichtig sind der Führer oder die Führerin bzw. der Halter oder die Halterin eines Fahrzeugs (nachfolgend Nutzer bzw. Nutzerin oder Abgabepflichtige). Die Abgabe ist fahrzeugbezogen. Die Vignette gilt als amtliches Wertzeichen. Sie muss an die Windschutzscheibe geklebt und nach Ablauf der Gültigkeit wieder entfernt werden.

Die Einführung erfolgte nach einer Volksabstimmung im Jahre 1984, in welcher 53 Prozent der Abstimmenden die Abgabe befürworteten. Die Jahresabgabe kostete damals 30 Franken. 1995 erfolgte die seither einzige Preiserhöhung auf 40 Franken, nachdem sich die Stimmberchtigten mit 68 Prozent dafür aussprachen. Gleichzeitig stimmten sie zu, die Abgabe unbefristet weiterzuführen, galt sie während den ersten 10 Jahren doch nur provisorisch. Die Erhöhung der Jahresvignette auf 100 Franken (verbunden mit einer günstigeren Zweimonatsvignette) und die damit verbundene Aufnahme von knapp 400 Kilometern bestehender Strecken ins Nationalstrassennetz lehnte das Stimmvolk 2013 ab.

Die Schweizer Autobahnvignette ist verglichen mit dem Ausland günstig, zumal mit ihr die Strassenbenützungsgebühren umfassend abgedeckt sind und der Nutzer bzw. die Nutzerin keine zusätzlichen Gebühren, wie etwa für Tunnels oder Brücken zu erwarten hat. Es handelt sich um eine Jahrespauschale, bei der die meist ausländischen «Wenignutzer» eine gleich hohe Abgabe entrichten, wie die regelmässigen Benutzer. Von den 382 Millionen Franken Bruttoeinnahmen entfallen rund 40 Prozent auf ausländische Nutzer.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Bericht erfüllt der Bundesrat das Postulat der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) vom 3. November 2014 (14.4002 «Für eine elektronische Erhebung der Nationalstrassenabgabe [E-Vignette]»). Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob und in welchem Umfang die heutigen gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen sind, dass die elektronische Vignette (E-Vignette) eingeführt und der Wechsel vom fahrzeug- zum kontrollschildgebundenen Erhebungssystem erfolgen kann.

Der Bericht soll zudem über die nachfolgenden Bereiche Auskunft geben:

- Ist ein Systemwechsel auch ohne unterschiedliche Tarifstruktur nach Fahrzeugkategorien (PKW, Anhänger, Motorräder usw.) und Zeitintervallen (Tag, Woche, Monat, Jahr usw.) sinnvoll?*
- Falls ein Systemwechsel mit Stückelung zweckmäßig wäre, wie müssten allfällige Tarifstrukturen und Zeitintervalle sowie die Preisgestaltung aussehen?*
- Welche Auswirkungen hätte der Systemwechsel im Vergleich zu heute auf die Einnahmen (ohne bzw. mit Einführung unterschiedlicher Tarifstrukturen sowie Zeitintervallen in Verbindung mit der Preisgestaltung)?*
- Wie hoch würden die Investitions- und die jährlichen Betriebskosten ausfallen?*
- Wie lange würde die Umsetzung der E-Vignette dauern?*
- In welcher Form würde dem Datenschutz Rechnung getragen?*
- Wie würde die Einhaltung der Abgabepflicht sichergestellt bzw. überprüft?»*

In der Begründung wird Folgendes erläutert:

«Der Bundesrat beabsichtigte, nach einer allfälligen Annahme der geplanten Preiserhöhung der Jahresvignette und der damit verbundenen gleichzeitigen Einführung einer Zweimonatsvignette durch das Parlament oder das Stimmvolk einen Systemwechsel von der Klebevignette hin zur E-Vignette zu vollziehen. Nach Ablehnung der Vorlage durch das Volk am 24. November 2013 wurden diese Arbeiten nicht fortgeführt.

Ein solcher Systemwechsel weg vom fahrzeug- hin zu einem kontrollschildgebundenen Erhebungssystem würde jedoch grosse Vorteile bringen:

- Der Vertrieb und die Kontrolle der Vignette wären stark vereinfacht, dies sowohl für Schweizer wie auch für ausländische Fahrzeughalter.*
- Die Problematik, die bei Fahrzeugen mit Wechselschildern besteht, wäre gelöst. Es müsste nicht mehr für jedes Fahrzeug einzeln eine Vignette gekauft werden sondern nur noch je Kontrollschild.*
- Durch die Registrierung der Kontrollschildnummer in einer zentralen Systemdatenbank würde sichergestellt, dass der Fahrzeughalter mit sämtlichen auf das jeweilige Kontrollschild registrierten Fahrzeugen die abgabepflichtigen Nationalstrasse benutzen darf.»*

1.3 Berücksichtigte Vorarbeiten

Bei der Ausgestaltung des aktuellen Nationalstrassenabgabegesetzes¹ standen die Klebe- sowie die E-Vignette als Varianten im Zentrum der Diskussionen. In diesem Zusammenhang erstellte die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) in den Jahren 2001 bis 2005 zahlreiche Konzepte zur Optimierung der Klebevignette bis hin zur Machbarkeitsstudie bezüglich der Einführung einer elektronischen Vignette. Die Erkenntnisse aus diesen bestehenden Konzepten sowie die Analysen² der im Jahre 2013 abgelehnten Gesetzesrevision über die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken unter gleichzeitiger Einführung einer Kurzzeitvignette, sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen. Herangezogen wurden ebenfalls die Erkenntnisse aus dem Konzeptberichts *Mobility Pricing*³ des Bundesrats.

1.4 Gleichbleibende Rahmenbedingungen

Der Bericht geht mangels anderer Prämissen im Postulat davon aus, dass bei einem Systemwechsel weder am aktuellen Geltungsbereich (Nationalstrassen erster und zweiter Klasse; Art. 2 NSAG) noch am Abgabeberecht (Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabegesetzgebung unterliegen; Art. 3 NSAG) etwas grundsätzlich verändert werden soll. Auch die bewusst kurz gehaltene Liste der befreiten Fahrzeuge (Art. 4 NSAG) hat sich bewährt und wird nicht in Frage gestellt.

Im Rahmen einer möglichen Inkraftsetzung des Netzbeschlusses⁴ würden rund 400 km kantonale Strassen ins abgabepflichtige Nationalstrassennetz aufgenommen, davon wären die Abschnitte erster und zweiter Klasse abgabepflichtig.

2 Die Funktionsweise der E-Vignette

2.1 Systembeschreibung

Beim System der E-Vignette wird die Klebevignette durch eine elektronisch registrierte Berechtigung zur Benützung des abgabepflichtigen Strassennetzes ersetzt. Die Berechtigung ist nicht mehr physisch an ein Fahrzeug gebunden, sondern an das in der Systemdatenbank eingetragene Kontrollschild.

Weil die Berechtigung zur Benützung des abgabepflichtigen Strassennetzes von der Registrierung in einer Datenbank abhängt, könnte dieser Berechtigung grundsätzlich ein beliebiges Anfangsdatum und eine beliebige Gültigkeitsdauer mit entsprechender Abgabenhöhe zugeordnet werden. Jede gewünschte zeitliche Stückelung wäre damit theoretisch möglich.

Für die abgabepflichtigen Personen entfallen die physische Entgegennahme und das Anbringen der Klebevignette. Sie müssen vor Benützung einer abgabepflichtigen Strasse das Kontrollschild zusammen mit der gewünschten Gültigkeitsdauer in der Systemdatenbank eintragen und den dafür geforderten Abgabebetrag entrichten. Mit erfolgter Bezahlung des Abgabebetrages ist das Kontrollschild für die entsprechende Gültigkeitsdauer registriert.

Die Erfüllung der Abgabepflicht kann nicht mehr durch den Blick auf die Windschutzscheibe visuell kontrolliert werden. Bei der E-Vignette erfolgt die Kontrolle durch die elektronische Abfrage eines spezifischen Kontrollschildes in der Systemdatenbank. Neben den Kontrollorganen sollen auch die Abgabepflichtigen eine Abfrage vornehmen können, damit sie prüfen können für welchen Zeitraum das Kontrollschild als zur Nationalstrassennutzung berechtigt registriert ist.

¹ Bundesgesetz vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG, SR **741.71**)

² www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/17/03/blank/key/2013/043.html

³ Der Bundesrat (2016). Konzeptbericht *Mobility Pricing* vom 29. Juni 2016

⁴ BBI **2012 745**

Nicht berücksichtigt werden in diesem Bericht Systeme, welche den Einbau oder das Mitführen eines elektronischen Gerätes (sog. *Tag* oder *On Board Unit* [OBU]) erfordern. Für die Erhebung einer pauschalen Abgabe bringt ein elektronischer *Tag* keine Vorteile. Die Zuordnung eines solchen *Tags* zum Fahrzeug bzw. Kontrollschild bedeutet einen erhöhten Aufwand. Bei der Kontrolle müsste die Zuordnung des *Tags* überprüft werden und dazu müsste ebenfalls das Kontrollschild gelesen werden. Vorteile entstünden erst, wenn eine solche Lösung auch im Ausland und damit interoperabel eingesetzt werden könnte.⁵

2.2 Registrierung

Die Registrierung erfolgt grundsätzlich über das Internet und ist damit ortsunabhängig. Über eine entsprechende Applikation werden Kontrollschild, Gültigkeitsbeginn und Gültigkeitsdauer (Vignetten-Typ) eingegeben und über eine Netzwerkverbindung an den Server des Systembetreibers übermittelt. Die Bezahlung des daraus folgenden Abgabebetrages erfolgt ausschliesslich über die zugelassenen elektronischen Zahlungsmittel. Dies ermöglicht es dem Abgabepflichtigen, sich unmittelbar vor der ersten Benützung des abgabepflichtigen Strassenetzes zu registrieren.

Der Nutzer bzw. die Nutzerin wird dabei technisch geleitet und vor einer fehlerhaften Eingabe seines Kontrollschildes und vor einer doppelten oder überschneidenden Registrierung geschützt. Für die stetig abnehmende Anzahl Personen, die nicht über einen Internetzugang oder elektronische Zahlungsmittel verfügen, müsste wenigstens in der Einführungsphase eine alternative Lösung (Hinweise auf den nächsten Internetzugang) angeboten werden.

Die grosse Mehrheit der inländischen Halter und Halterinnen benötigt für ihre Fahrzeuge bzw. Kontrollschilder eine Jahresvignette. Im Sinne einer Vereinfachung könnten inländische Halter und Halterinnen beim zuständigen kantonalen Strassenverkehrsamt dafür optieren, dass die E-Vignette an die Inverkehrsetzung des Fahrzeugs mit entsprechendem Kontrollschild gebunden werden soll. In diesem Fall wäre das betroffene Kontrollschild automatisch für die E-Vignette registriert und das Inkasso der fälligen Abgabe würde über das kantonale Strassenverkehrsamt erfolgen. Sie müssten sich damit bis auf Widerruf nicht um die wiederkehrende Neuregistrierung kümmern, wobei eine Teilrückerstattung der Abgabe aus verwaltungsökonomischen Gründen ausgeschlossen sein muss.

Ausländische Nutzer und Nutzerinnen abgabepflichtiger Nationalstrassen sollten bereits vor Einreise via Beschilderung, Information durch die Medien in der Hauptreisesaison sowie durch Navigationsgeräte auf die Abgabenpflicht und die elektronische Abgabeentrichtung hingewiesen werden.

Eine die Grenzübergangsstellen entlastende Nachregistrierungsmöglichkeit (innert 24 Stunden spätestens bis zur Ausreise) wäre zwar denkbar, ist jedoch wegen des erhöhten Programmieraufwands und der zu erwartenden Vollzugsprobleme abzulehnen.

⁵ Richtlinie 2004/52/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft; diese bezieht sich allerdings ausschliesslich auf elektronische Systeme mit *Tag*/OBU, welche in leistungsabhängigen Systemen eingesetzt werden. Eine Vignette als pauschale Abgabe fällt grundsätzlich nicht unter diese Richtlinie.

2.3 Kontrolle

Kontrollen des fliessenden Verkehrs können mit automatischen stationären und mobilen Kontrollanlagen auf den abgabepflichtigen Strassen systematisch und mit risikogerechter Kontrolldichte durchgeführt werden. Die Kontrolldichte kann flexibel gesteuert werden.

Bei der automatischen Kontrolle wird die Durchfahrt der Fahrzeuge auf den abgabepflichtigen Strassen per Video erfasst, mittels der automatischen Kontrollschild-Erkennungsfunktion (ANPR) das Kontrollschild gelesen und mit den registrierten Kontrollschildern verglichen. Liegt für das Kontrollschild eine Registrierung vor, werden die Kontrolldaten automatisch gelöscht.

Wenn die Fahrzeugklassierung (pflichtig/nichtpflichtig) oder die Erkennung des Kontrollschildes nicht eindeutig erfolgt (Regen, Schnee, Sonneneinstrahlung oder Verschmutzung des Kontrollschildes), muss diese Durchfahrt in einem nachgelagerten Prozess manuell bearbeitet werden. Ergibt die Prüfung, dass für das Kontrollschild eine Registrierung vorliegt, werden die Kontrolldaten ebenfalls gelöscht. Liegt hingegen keine Registrierung vor, werden die Durchfahrtsdaten zur Beweissicherung und Ahndung gespeichert.

Physische Kontrollen könnten weiterhin wie bei der Klebevignette sowohl an den Autobahnzollstellen wie auch auf den Autobahnen (Rastplätzen) und deren Ein- und Ausfahrten durchgeführt werden. Dabei stellt das Kontrollorgan (z.B. gemischte Kontrollequipe bestehend aus Hilfskräften eines Drittunternehmens unter der Leitung einer Behörde mit hoheitlichen Kompetenzen) mittels Abfrage in der Systemdatenbank fest, ob das vorliegende Kontrollschild für den aktuellen Zeitpunkt registriert ist. Bei fehlender Registrierung läge eine Widerhandlung vor und die Busse könnte im Ordnungsbussenverfahren direkt erhoben werden.

Für die Besetzung der mobilen Kontroll- und Ahndungsequipen sind verschiedene Varianten denkbar:

- Equipen aus dem bereits heute im Vignettenbereich eingesetzten Personal (evtl. verbunden mit einem Aufgabenverzicht in anderen Bereichen);
- Gemischte Equipen bestehend aus bereits heute eingesetztem Personal unter Bezug von externem Hilfspersonal; oder
- eine komplette Auslagerung der Aufgabe an einen Drittanbieter, wobei diesem die für diese hoheitliche Aufgabe erforderlichen Kompetenzen gesetzlich übertragen werden müsste.

2.4 Ahndung nach automatischer Kontrolle

Kontrollschilder, welche durch eine automatische Kontrollanlage erfasst wurden und nicht in der Systemdatenbank registriert sind, müssen zuerst verifiziert werden und die betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter anschliessend dem Ahndungsprozess zugefügt werden.

Bei inländischen Fahrzeugen erfolgt eine Zuordnung der Durchfahrtsinformationen zu den im automatisierten Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS)⁶ hinterlegten persönlichen Halterdaten. Anschliessend wird dem Fahrzeughalter bzw. der Fahrzeughalterin die Busse automatisch zugestellt.

Im Unterschied dazu werden die im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge zwecks Ahndung auf eine Sperrliste gesetzt. Aktuell ist kein Zugriff auf ausländische Halterdaten möglich. Rechtshilfeabkommen mit anderen Staaten betreffend die Strassenfiskalität gibt es nicht.

⁶ Verordnung über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister vom 3. September 2003 (MOFIS-Register-Verordnung; SR 741.56).

Ausländische Mautprellende müssen demzufolge wie bis anhin durch Vollzugsorgane (mobile Kontrollequipen ggf. unterstützt durch beigezogene Dritte) angehalten und vor Ort gebüsst werden.

Der Ahndungsvorgang muss jedoch nicht mehr zwingend, wie bei der Klebevignette aus Beweisgründen, direkt auf dem abgabepflichtigen Strassennetz erfolgen, sondern kann an einer beliebigen Stelle und sogar zu einem späteren Zeitpunkt (etwa bei der Aus- oder einer späteren Wiedereinreise) geschehen.

2.5 Datenerfassung

Es werden ausschliesslich jene Daten erhoben und gespeichert, welche für die Abgabenerhebung bzw. die dazu definierten Prozesse notwendig sind.

Der Erhebungsprozess basiert auf der Registrierung in der Systemdatenbank. Dazu wird neben den für den Bezahlvorgang erforderlichen Daten (Kredit- und Debitkarten etc.) das Kontrollschild mit der Registrierungsdauer benötigt. Erstere sollen nach Zahlungsfreigabe gelöscht werden. Die automatischen Kontrollanlagen erfassen nur Bilder, auf denen Fahrzeuge mit ihrem Kontrollschild erkennbar sind. Datensätze von Kontrollschildern, die vom Kontrollsysteem erkannt werden und als benutzungsberechtigt registriert sind, werden sofort nach dem Abgleich des Kontrollschildes gelöscht. Erst bei einer festgestellten Widerhandlung werden die Durchfahrtsinformationen der Kontrollanlage gesichert und über das Kontrollschild mit den persönlichen Fahrzeughalterdaten im MOFIS verknüpft.

3 Übersicht in Europa

3.1 Tarifübersicht⁷

Die Schweiz spielte bei der Erhebung einer Verkehrsabgabe mittels Klebevignette lange eine Vorreiterrolle. Erst 1997 führte Österreich ebenfalls eine Klebevignette für das hochrangige Strassennetz ein. Im Gegensatz zur Schweiz werden in Österreich seit jeher verschiedene Abgabeperioden angeboten (10 Tage, 2 Monate sowie 1 Jahr). Die beiden kurzzeitigen Vignetten müssen von der Ausgabestelle mit einer Zange gelocht werden (Monat/Tag), was Vertrieb und Kontrolle aufwändiger macht. Die Preisspanne reicht derzeit von Fr. 9.70 (€ 8.80) für die 10-Tagesvignette, über Fr. 28.25 (€ 25.70) für die 2-Monats-Vignette bis hin zu Fr. 94.30 (€ 85.70) für die Jahresvignette.

Motorräder unterliegen in Österreich vergünstigten Tarifen von aktuell Fr. 5.60 (€ 5.10) für die 10-Tagesvignette, Fr. 14.20 (€ 12.90) für die 2-Monats-Vignette sowie Fr. 37.50 (€ 34.10) für die Jahresvignette. Anhänger sind wie in den meisten Ländern von der Vignettenpflicht ausgenommen.

Neben der normalen Autobahngebühr wird in Österreich auf baulich kostenintensiven Alpenquerungen eine Sondermaut erhoben. Diese beträgt für eine einzelne Durchfahrt zwischen Fr. 5.50 (Pyhrn, € 5.00) bis Fr. 12.65 (Tauern, € 11.50). Mit dieser Sondermaut werden in Österreich Einnahmen von rund 155 Millionen Euro generiert, was etwas mehr als einem Viertel der gesamten Mauteinnahmen im Individualverkehr entspricht.

Nach Österreich haben zahlreiche weitere Länder in Europa eine Vignette eingeführt (u.a. Ungarn, Slowakei, Tschechien, Slowenien und Rumänien). Die meisten wählten ebenfalls zeitlich gestaffelte Vignetten nach österreichischem Vorbild, wobei Ungarn bereits früh auf eine elektronische Erhebung der Abgabe gesetzt hat.

⁷ Umrechnungskurs € 1 = Fr. 1.10

Tarifübersicht Europa

Land	Kurzzeitvignette	Mittlere Gültigkeit	1 Jahr	Streckenlänge ⁸	Preis/km
Schweiz	---	---	Fr. 40.00	1 700 km	2,35 Rp.
Österreich	10 Tg. / Fr. 9.70	2 Mt. / Fr. 28.25	Fr. 94.30	2 199 km	4,28 Rp.
Tschechien	10 Tg. / Fr. 12.65	1 Mt. / Fr. 18.70	Fr. 62.70	1 388 km	4,51 Rp.
Ungarn	10 Tg. / Fr. 11.00	1 Mt. / Fr. 17.05	Fr. 154.00	1 489 km	10,34 Rp.
Slowenien	7 Tg. / Fr. 16.50	1 Mt. / Fr. 33.00	Fr. 121.00	528 km	22,91 Rp.
Slowakei	7 Tg. / Fr. 11.00	1 Mt. / Fr. 15.40	Fr. 55.00	700 km	7,85 Rp.
Bulgarien	1 Tg. / Fr. 5.50	1 Mt. / Fr. 14.30	Fr. 37.40	761 km	4,91 Rp.
Rumänien	7 Tg. / Fr. 3.30	1 Mt. / Fr. 7.70 3 Mt. / Fr. 14.30	Fr. 30.80	561 km	5,5 Rp.

Daneben erheben einige südeuropäische Länder auf den durch Konzessionäre betriebenen Autobahnen (Spanien, Portugal, Italien und Frankreich) streckenabhängige Benutzungsgebühren (pro 100 km rund 10 Euro) die abschnittsweise an automatischen oder bemannten Zahlstellen erhoben werden. Meist muss der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin zu Beginn einer abgabepflichtigen Strecke ein Ticket, ähnlich einem Parkschein, aus einem Automaten ziehen. Beim Verlassen der abgabepflichtigen Autobahn werden dann anhand des Einfahrttickets die Fahrstrecke und der dafür fällige Abgabebetrag ermittelt. Die Zahlungsmöglichkeiten reichen von Barzahlung über Kreditkarten bis zu *Prepaid*-Systemen.

Auf eine Darstellung der Erhebungskosten der ausländischen Mautsysteme wird verzichtet. Mangels Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Organisationsformen wäre eine Gegenüberstellung nicht aussagekräftig.

3.2 Regelung innerhalb der EU

Bislang haben sieben EU-Mitgliedstaaten von der Möglichkeit der Einführung eines Vignettensystems für leichte Privatfahrzeuge Gebrauch gemacht. Diese erfolgen nach unterschiedlichen Konzepten, wobei es der EU ein Anliegen ist, dass insbesondere gelegentliche Nutzer und Nutzerinnen durch die Tarifgestaltung nicht diskriminiert werden. Dies gilt insbesondere für im Ausland wohnhafte Personen, wenn keine kurzzeitigen Vignetten angeboten werden⁹ oder der Preis im Vergleich zur Jahresabgabe zu teuer erscheint.

Da die EU für Privatfahrzeuge anders wie bei den schweren Nutzfahrzeugen¹⁰ keine Rechtsvorschriften über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege kennt, hat die EU-Kommission diesbezüglich Leitlinien erlassen¹¹. Darin empfiehlt sie die Schaffung von Kurzzeitabgaben und legt den Rahmen für das Preisverhältnis zwischen Jahres- und Kurzzeitabgabe fest. Der Tagespreis einer Kurzzeitvignette sollte dabei im Vergleich zum Tagespreis der Jahresabgabe den Faktor 8,2 nicht überschreiten.

⁸ ASTRA (2014) Strassen und Verkehr, Zahlen und Fakten (Nationalstrassen in Betrieb ohne Gemischtverkehr)

⁹ Mitteilung der Kommission über die Erhebung nationaler Strassenbenutzungsgebühren auf leichte Privatfahrzeuge (www.cep.eu/Analysen_KOM/KOM_2012_199_PKW-Vignetten/Mitteilung_COM_2012_199.pdf)

¹⁰ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie).

¹¹ Leitlinie der Kommission über die Erhebung nationaler Strassenbenutzungsgebühren (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-471_de.htm)

Anders als die Schweiz vertritt die EU den Standpunkt, dass die Vignette nicht vollumfänglich vom Landverkehrsabkommen¹² ausgeklammert werden kann. Grund dafür ist die Fahrzeugkategorie der Kleinbusse zur Personenbeförderung. Diese fallen einerseits unter das Landverkehrsabkommen, unterliegen aber andererseits auch der Vignettenpflicht. Im Zusammenhang mit der Abstimmung von 2013 machte die EU vor allem deutlich, dass die geplante Ausgestaltung in der Schweiz (100 Franken für 12 Monate; 40 Franken für 2 Monate) die im Landverkehrsabkommen festgeschriebenen Grundsätze der Proportionalität und der Nicht-Diskriminierung verletze. Eine Kurzzeitvignette (1 Woche oder 10 Tage) sei ebenfalls notwendig.

Es bestehen aus Sicht der Schweiz keine rechtlichen Verpflichtungen gegenüber der EU in diesem Bereich. So ist die Thematik der Strassenbenützungsgebühren für Fahrzeuge unter 12 Tonnen vom Landverkehrsabkommen Schweiz-EU gemäss Artikel 38 Abs. 5 ausgenommen. Aufgrund der geographischen Lage der Schweiz und der wirtschaftlichen Bedeutung verfolgen die EU und unsere Nachbarstaaten die Entwicklungen der Strassengebühren jedoch mit grossem Interesse. Die Leitlinien wären daher bei einer möglichen Preisanpassung im Auge zu behalten.

4 Vollzugsaufwand

4.1 Klebevignette

4.1.1 Betriebsaufwand auf Bundesebene (2015)¹³

Die Zollverwaltung beschafft zusammen mit dem Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) die Klebevignette und sorgt für den Vertrieb im Ausland und an der Grenze. Ferner ist sie für die Kontrolle an der Grenze zuständig. Zur Abgeltung des Vollzugsaufwands des Bundes (EZV) werden 2,5 Prozent der Bruttoeinnahmen verwendet, was rund 9,5 Millionen Franken entspricht.¹⁴

Von den insgesamt 10 Millionen produzierten Vignetten werden rund 2 Millionen im Ausland, 2 Millionen an der Grenze und 6 Millionen im Inland abgesetzt. Den Vertrieb im In- und Ausland entschädigt die EZV mit 10 Prozent des Vignettenpreises, was jährlich knapp 35 Millionen Franken entspricht.

Die gesamten Betriebskosten von 47,8 Millionen Franken setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenart	Betrag in Fr.
Erhebungskosten EZV (gemäss Staatsrechnung)	9 566 071
Aufwandentschädigung (gemäss Staatsrechnung) – davon Vignettenverkauf durch Dritte an der Grenze	37 063 446 2 441 636
Herstellungskosten inkl. Logistik (Drucksachenkredit beim BBL)	1 254 475
Total	47 883 992

¹² Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse; (SR **0.740.72**)

¹³ Die Verkaufszahlen beziehen sich auf den Vignettenjahrgang 2014 und nicht auf das Kalenderjahr.

¹⁴ Verordnung des EFD vom 30. Oktober 2011 über die Aufwandentschädigung im Zusammenhang mit der Erhebung der Nationalstrassenabgabe; SR **741.712**.

Der Vertrieb an der Grenze erfolgt grundsätzlich durch das Grenzwachtkorps (GWK) mit Unterstützung Dritter (z.Zt. Securitas AG).

Der Personalaufwand der EZV im Zusammenhang mit der Erhebung der Nationalstrassenabgabe stellt sich heute wie folgt dar:

Anzahl Stellen (FTE ¹⁵)	GWK	Hilfspersonal (Securitas AG)	Ziviler Zoll
Bewilligt 1984	55	55	2
Beansprucht 1985	50	11 (Budget 0,6 Mio.)	2
2006	35 FTE (Schätzung)	Budget 1,8 Mio. (ca. 17 FTE)	2
2016 (gemäss KLR) ¹⁶	21,94 FTE	Budget 2,5 Mio. (ca. 26 FTE)	3,94

Der Einsatz externer Hilfskräfte erfolgt seit 1985 zur Entlastung des mit zahlreichen wichtigen Grenzschutzaufgaben betrauten Grenzwachtpersonals, welches aufgrund seiner spezialisierten Ausbildung insbesondere für den Verkauf der Vignette überqualifiziert ist.

Über die Jahre haben sich die Aufgaben des GWK stetig weiter verändert. Verschiedene Entlastungsprogramme mussten bewältigt und zusätzliche Aufgaben übernommen werden (insbesondere in den Bereichen der illegalen Migration und der Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität bzw. des Terrorismus sowie im Rahmen der Schengen-Assoziiierung der Schweiz). Die Prioritäten beim Einsatz des Personals haben sich aus diesen Gründen kontinuierlich verschoben. Der Verkauf der Klebevignette an Autobahnzollstellen wurde daher so weit wie möglich an externes Hilfspersonal ausgelagert. Aktuell werden in der EZV 25,88 Stellen (21,94 beim GWK und 3,94 beim zivilen Zoll) für den Vollzug der Nationalstrassenabgabe eingesetzt.

Um das GWK weiter zu entlasten, wurden bereits die notwendigen Vorkehren getroffen, damit an den Autobahnzollstellen externe Hilfskräfte nicht nur für den Vignettenverkauf, sondern zur Unterstützung auch bei Kontrolle und Ahndung im vereinfachten Verfahren (Art. 18 Abs. 3 NSAG) bei der Ausreise eingesetzt werden können. Jährlich werden über 3000 Vignettenbussen durch das GWK ausgesprochen. Zusätzlich wurden im Jahr 2015 insgesamt 436 Fälle von manipulierten Vignetten wegen Fälschung eines amtlichen Wertzeichens an die Bundesanwaltschaft verzeigt.

4.1.2 Betriebsaufwand auf kantonaler Ebene

Die Kantone erheben die Abgabe im Landesinnern (Art. 9 Abs. 2 NSAG). Sie haben die asa mit der Organisation des Vertriebs beauftragt, welche ihrerseits die Vignetten über die Post und das Automobilgewerbe verkaufen lässt. Der Betriebsaufwand wird vom Bund entschädigt (vgl. Ziffer 4.1.1).

¹⁵ Full-Time-Equivalent (FTE; Vollzeitstellen)

¹⁶ Kosten- und Leistungsrechnung (KLR)

Die Kantone sind ausserdem für die Kontrollen im Landesinnern zuständig (Art. 11 NSAG). Diese erfolgen durch die Polizeikorps. Die Kontrolle der Vignette dient nicht der Verkehrssicherheit und stellt daher für die Polizeikorps eine Aufgabe mit geringer Priorität dar. Trotzdem werden jährlich über 18 000 Vignettenbussen (Einnahmen rund 3,6 Millionen Franken zugunsten der Kantone) durch die kantonalen Polizeikorps ausgesprochen.

4.2 E-Vignette

4.2.1 Betriebsaufwand auf Bundesebene

Die zuständige Bundesstelle trägt den Initialaufwand für den Aufbau des Systems sowie die Betriebskosten. Es ist mit jährlichen Betriebskosten zwischen 25 und 35 Millionen Franken zu rechnen. Darin enthalten sind auch die Abschreibungskosten der Investitionen in der Höhe von 50 bis 75 Millionen Franken (vgl. Anhang, Ziffer 9.6 + 9.7).

In den Investitionskosten sind die Projektkosten sowie die Beschaffungskosten für benötigte Hard- und Software enthalten. Um das Autobahnnetz risikogerecht abzudecken, wären rund 50 Kontrollstandorte einzurichten. In den Investitionskosten von 50 bis 75 Millionen Franken nicht berücksichtigt sind eventuelle Kosteneinsparungen, welche durch die Mitbenützung gewisser LSVA-Infrastrukturen (Kontrollanlagen) entstünden.

Die Betriebskosten beinhalten nebst den Personal- auch die Unterhalts- und Abschreibungskosten der Infrastruktur sowie eine allfällige Entschädigung für das Inkasso durch die Kantone.

Aufbau und Betrieb des automatischen Kontrollsysteams inklusive der personalintensiven Bildnachkontrolle könnten an einen privaten Dienstleister ausgelagert werden. Ob dies günstiger ist, wäre zu prüfen. Die Verantwortung für die Ahndung müsste hingegen weiterhin bei einer Behörde liegen. Private Dienstleister könnten, wie das heute schon möglich wäre, zur Unterstützung herangezogen werden. Angehörige des Vollzugsorgans kämen insbesondere zur Deeskalation in Konfliktfällen zum Einsatz (vgl. Ziffer 2.3 hiervor).

Da die Registrierung über eine Applikation bzw. für inländische Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen allenfalls durch die kantonalen Strassenverkehrsämter erfolgt, ist kein physischer Verkauf mehr notwendig. Der Aufwand des Bundes an der Grenze würde dadurch reduziert. Die Entschädigung für das in- und ausländische Vertriebsnetz entfällt mit Ausnahme einer allfälligen Entschädigung der kantonalen Strassenverkehrsämter für die Registrierung der inländischen Fahrzeuge. Ein gewisser zusätzlicher Aufwand entstünde durch den Kundensupport im Zusammenhang mit dem Registrierungsprozess.

Im Unterschied zur Klebevignette würden beim E-Vignetten-System mehr personelle Ressourcen hauptsächlich für die Verifizierung der Kontrolldaten (Bildnachkontrolle) und die Ahndung benötigt. Das Personal der EZV und ihre Hilfskräfte, welche heute mit dem Verkauf der Klebevignette beschäftigt sind, würden bei Einführung der E-Vignetten von dieser Aufgabe entlastet. Stattdessen müsste beim E-Vignetten-System Personal mit verändertem Aufgabenprofil für Betrieb und Bildnachkontrolle eingesetzt werden. Sofern diese Aufgaben ausgelagert würden, könnte sich das für diese Aufgaben überqualifizierte Grenzwachtpersonal auf ihre originären Aufgaben konzentrieren und diese intensiver wahrnehmen. Insgesamt entsteht dem Bund kein Personalmehrbedarf, sofern der Betrieb des automatischen Kontrollsysteams inkl. Bildnachkontrolle ausgelagert werden kann.

Andernfalls müsste das Personal intern neu zugeteilt werden. Es wäre zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang eine personelle Aufstockung in der Grössenordnung von 30 bis 40 Stellen tieferer Lohnklasse angezeigt wäre. Diese Anzahl kann auf Kosten der Kontrolldichte – mit den entsprechenden Konsequenzen – gesenkt werden.

4.2.2 Betriebsaufwand auf kantonaler Ebene

Die Kantone bzw. die asa würden vom Vertrieb der Vignette im Inland entlastet. Dagegen entstünde gegebenenfalls ein Initialaufwand für die Anpassung ihrer Systeme sofern sie das laufende Inkasso der Abgabe bei den inländischen Fahrzeugen übernehmen würden. Diese Aufwendungen sollten durch den Bund entschädigt werden.

Durch die automatischen Kontrollanlagen könnten die kantonalen Polizeikorps von den Kontrollaufgaben ganz oder teilweise entbunden und entsprechend entlastet werden. Auf der anderen Seite entfielen für die Kantone die Einnahmen aus den Bussgeldern. Auf personaler Seite dürften die Kantone für ihre Polizeikorps daher insgesamt mit einer gewissen Entlastung rechnen.

4.3 Zuständige Behörde

Die EZV ist seit über 30 Jahren mit dem Vollzug der Nationalstrassenabgabe betraut und verfügt im Zusammenhang mit der Erhebung der LSA über eine grosse Erfahrung bei der elektronischen Erhebung von Strassenverkehrsabgaben inkl. der automatischen Kontrollsysteme, die sie bei der Erhebung der Nationalstrassenabgabe mittels E-Vignette gewinnbringend einsetzen könnte. Darüber hinaus ist sie dezentral tätig und verfügt als einzige Verwaltungseinheit über entsprechende operative Erfahrungen (Erhebung, Kontrolle und Ahndung an der Grenze).

Jede andere Verwaltungseinheit des Bundes, welche die Erhebung der Nationalstrassenabgabe übernehmen würde, müsste mit den in Ziffer 4.1.1 ausgewiesenen Aufwendungen rechnen. Sofern keine dezentralen Strukturen bestehen, müssten diese zum Zweck der Ahndung zuerst geschaffen werden. Andernfalls wären im Inland die kantonalen Polizeikorps und an der Grenze das GWK für die Ahndung gegen Entschädigung heranzuziehen.

Der einst zuständigen Verwaltungseinheit soll es freigestellt sein, zur Erfüllung der Aufgaben Dritte beizuziehen.

5 Grundsatzüberlegungen

5.1 Vor- und Nachteile der beiden Abgabesysteme

Die systembedingten Vor- und Nachteile der Klebe- bzw. der E-Vignette werden einander in der nachfolgenden Tabelle gegenübergestellt. Sie stehen meist in einer Wechselwirkung zueinander. Die rein finanziellen Aspekte werden in der Tabelle ausgeklammert.

	Klebevignette	
Blickwinkel	Vorteile	Wertung
Betreiber	System ist bekannt und akzeptiert	++
	Klebevignette ist optisch kontrollierbar	+++
	System ist einfach	++
Nutzer	System ist einfach und bekannt	++
	Vorhandensein ist optisch erkennbar, insbesondere auch die zeitliche Gültigkeit	++
Blickwinkel	Nachteile	Wertung
Betreiber	Stau wegen Vignettenverkauf an der Grenze	--
	Kontrolle und Ahndung nur auf abgabepflichtigen Straßen möglich	---
	Relativ hohe Missbrauchsquote durch geringe Kontroldichte	--
	Geringe Flexibilität bei der Preisgestaltung	--
	Risiko von Produktions- oder Zahlungsausfall sowie im Handling (Wertzeichen)	--
	Ahndungsaufwand bei Vignettenmanipulation	--
Nutzer	Umständliches Entfernen der Klebevignette	--
	Fehlende Stückelung (aus Sicht der ausländischen Nutzer)	---
	Stückelung zieht Preiserhöhung nach sich	--

	E-Vignette	
Blickwinkel	Vorteile	Wertung
Betreiber	Bessere landesweite Ahndungsmöglichkeit (insb. Inländer)	++
	Wegfall des physischen Vertriebsnetzes und Beschaffung	+++
	Geringere Betriebskosten	++
Nutzer	Geringere Missbrauchsquote durch hohe Kontroldichte	+++
	Einfache Einführung zeitlicher Stückelungen	++
	Nutzergerechte Tarifstruktur	+++
	Erwerb überall und immer möglich	+++
Blickwinkel	Nachteile	Wertung
Betreiber	Einnahmenausfall Wechselschilder	--
	Erhöhter Aufwand für Kundensupport durch das elektronische System	--
	Akzeptanz des virtuellen System	--
	Hohe Erstinvestitionskosten	-
Nutzer	Ängste bezüglich Datenschutz	--
	Keine optische Erkennbarkeit, insbesondere auch bezüglich Ablauf der Gültigkeit	--
	Stückelung zieht Preiserhöhung nach sich	--

5.2 Politisches Umfeld

Im November 2013 lehnte das Volk mit 60,5 Prozent Nein-Stimmen eine Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes¹⁷ nebst einer Erweiterung des Nationalstrassennetzes um 400 Kilometer ab. Die Vorlage hätte die Erhöhung der Jahresabgabe von derzeit 40 auf 100 Franken beinhaltet, bei gleichzeitiger Einführung einer Zweimonatsvignette für 40 Franken. Die Vorlage scheiterte insbesondere an der Preiserhöhung.

In der Legislaturplanung 2015–2019¹⁸ hat der Bundesrat das Ziel, die Nationalstrassenabgabe ab 2020 zu modernisieren und zu flexibilisieren sowie dem heutigen Stand der technischen Möglichkeiten anzupassen. Er verfolgt dabei die Stossrichtung, die heutige Klebevignette durch eine elektronische Version (inklusive Kurzzeitvignette) zu ersetzen.

Die Einführung der E-Vignette ist technisch machbar. In der politischen Diskussion dürften Fragen des Datenschutzes und der Abgabenhöhe im Vordergrund stehen.

5.2.1 Vorbehalte hinsichtlich des Datenschutzes

Bei der E-Vignette keine nennenswerten Datenschutzprobleme zu erwarten sind, zumal die erhobenen Daten des Kontrollschildes nicht als besonders schützenswert im Sinne des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (SR 235.1) gelten und die Kontrolldaten der sich korrekt verhaltenden Abgabepflichtigen sofort wieder gelöscht werden. Für die im Strafverfahren bearbeiteten Daten müssen entsprechende gesetzliche Grundlagen vorgesehen werden.

5.2.2 Abgabenhöhe

Nach dem Willen von Bundesrat und Parlament soll die zusätzliche Nutzerfinanzierung im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) in einer ersten Etappe nicht mittels einer Vignettenpreis-Erhöhung erfolgen.

5.2.3 Mobility Pricing

Bei der E-Vignette und bei *Mobility Pricing* handelt es sich um zwei unterschiedliche Vorhaben mit verschiedenen Rahmenbedingungen, Abgabe- und Erhebungsprinzipien, Zielsetzungen und insbesondere auch unterschiedlichen zeitlichen Horizonten.

¹⁷ BBI 2012 815

¹⁸ BBI 2016 1105

6 Tarif

6.1 Unterschiedliche Abgabedauern (zeitliche Stückelung)

Eine Eigenschaft der E-Vignette ist die Einfachheit der zeitlichen Stückelung. Auch kurze Nutzungsperioden wären denkbar. Falls eine Stückelung bei gleichbleibender Jahresabgabe gewünscht wäre, führt dies zwingend zu Mindereinnahmen. Soll bei einer Stückelung das Einnahmenniveau gehalten werden, müsste mit der Preis der Jahresabgabe entsprechend angehoben werden. Für die Erzielung von Mehreinnahmen muss die Anhebung entsprechend höher ausfallen.

6.1.1 Kurzzeitabgabe

International bekannte Zeitdauern liegen für eine Kurzzeitabgabe bei einer Gültigkeit von 7 oder 10 Tagen. Eine 10-Tagesabgabe wäre für den Schweizer Tourismus vorteilhafter, weil es den Wochentourismus begünstigen würde, namentlich wäre die An- oder Abreise einen Tag früher und/oder später möglich. Wochentouristen könnten somit gegenüber heute von einer Reduktion des Preises profitieren.

Reisende, welche die Schweiz nur durchqueren, würden mit der 10-Tagesvignette in der Regel nicht für die Hin- und Rückreise auskommen, da sie den weiteren Weg zu ferner liegenden Feriendestinationen meist nur für einen länger als zehn Tage dauernden Urlaub in Kauf nehmen. Bereisen sie auf dem Hin- und Rückweg die Schweiz, benötigen sie mindestens zwei 10-Tagesvignetten oder eine Halbjahres- oder Jahresabgabe.

6.1.2 Abgabe für eine mittlere Dauer

Erfahrungen aus Österreich zeigen, dass ein mittleres Zeitintervall (2-Monatsabgabe) nicht sehr stark genutzt wird. Zudem genügt eine 2-Monatsvignette den inländischen Haltern und Halterinnen von Fahrzeugen mit saisonal ausgerichteten Bedürfnissen (Cabriolets, Veteranenfahrzeuge, Motorräder, Wohnanhänger etc.) meist nicht. Von einer 2-Monatsabgabe sollte daher abgesehen werden. Zweckmässiger erscheint eine Nutzungsdauer von 6 Monaten.

6.1.3 Jahresabgabe

Das Jahr als längste Abgabeperiode erscheint auch bei einer E-Vignette zweckmässig. Auf diese Weise müssen die Abgabepflichtigen nicht über Gebühr in Vorleistung treten. Für längere Zeitperioden müssten Rabatte gewährt werden, was das System unnötig verkomplizieren würde.

6.2 Emissionsabhängiger Tarif

Eine Tarifgestaltung nach Emissionsklasse wäre grundsätzlich möglich. Sie ist aber nur sinnvoll, wenn daraus bei vertretbarem Aufwand eine Lenkungswirkung entstehen kann. Die Preisdifferenzen zwischen den verschiedenen Emissionsklassen wären sogar bei einer Jahresabgabe von 100 Franken viel zu klein, um überhaupt eine solche Wirkung erzielen zu können.

6.3 Vergünstigte Tarife für Motorräder, Anhänger und Veteranenfahrzeuge

Ein vergünstigter Tarif für Motorräder, Anhänger und Veteranenfahrzeuge wäre denkbar, da diese das abgabepflichtige Strassennetz in geringerem Masse belasten. Einerseits ist die jährliche Fahrleistung dieser Fahrzeuge häufig niedriger, da sie oft nur saisonal eingesetzt werden. Darüber hinaus werden die Straßen durch das meist geringere Gewicht nicht im gleichen Umfang belastet.

Andererseits stellt die Nationalstrassenabgabe eine eigentliche Pauschalabgabe dar, die eben gerade keine Rücksicht auf die Dauer der Benützung oder die Fahrleistung resp. das Gewicht eines Fahrzeuges nimmt. Ebenso wenig kann eine Tarifvergünstigung mit dem Emissionsausstoss begründet werden.

Die Situation im europäischen Umfeld ist sehr unterschiedlich. Motorräder sind in Tschechien, Bulgarien und der Slowakei von der Vignettenpflicht befreit. In Österreich und Slowenien zahlen sie rund die Hälfte oder erhalten für den gleichen Preis ein längere Gültigkeitsdauer (Slowenien 30 Euro für 6 anstatt 1 Monat). Anhänger sind in den meisten Ländern ganz von der Vignettenpflicht befreit.

Für eine komplette Befreiung von Motorrädern und Anhängern spricht, dass dadurch die Kontrolle vereinfacht würde, da auf die Kameras zur Erfassung der Heckkontrollschilder komplett verzichtet werden könnte. Dazu müsste indessen die Bundesverfassung (Art. 86 Abs. 2 BV) angepasst werden. Sie unterstellt alle Motorfahrzeuge und Anhänger einer Abgabe.

6.4 Erhöhte Tarife für Lieferwagen

Lieferwagen mit bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sind vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen. Sie unterliegen weder der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) noch der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV).¹⁹ Daraus ergibt sich die Frage, ob Lieferwagen nicht zumindest einer erhöhten Nationalstrassenabgabe unterstellt werden müssten.

Aus Vollzugsgründen ist von einer solchen Massnahme abzuraten, denn die Definition, die Erfassung sowie die Erkennung der unter den erhöhten Tarif fallenden Fahrzeuge wären äusserst schwierig.

¹⁹ SR **822.221** vom 19. Juni 1995

6.4.1 Abgrenzungsproblematik

Allenfalls wäre bei inländischen Fahrzeugen eine Lösung aufgrund der von den Strassenverkehrsämtern erfassten Daten möglich. Vorstellbar wäre etwa die Unterstellung ab einer gewissen Nutzlast oder oberhalb einem gewissen zulässigen Gesamtgewicht. Solche Kriterien würden aber unweigerlich zu neuen Ungerechtigkeiten führen.

6.4.2 Lieferwagen oder Grossraumlimousine

Die Fahrzeughersteller bieten ihre Fahrzeuge, welche als Lieferwagen eingesetzt werden können meist in zahlreichen Ausführungsvarianten an. Oftmals können solche Fahrzeuge in «gewerblicher» Ausführung wie auch als Familienfahrzeuge mit variablem Platzangebot erworben werden. Das gleiche Fahrzeugmodell kann also als Servicefahrzeug eines KMU ohne Fenster dafür mit Werkstattausrüstung oder aber als eigentlicher Familienbus mit Fenster und drei Sitzreihen im Einsatz stehen.



Abbildungen 1 bis 4: Quelle Fiat (Schweiz)

Dies birgt Missbrauchspotential. Bei solchen Familienbussen mit Fenstern könnten die Sitze(reihen) nach der Zulassung zum Zweck der gewerblichen Nutzung problemlos ausgebaut werden.

Eine korrekte Registrierung ausländischer Fahrzeuge im Selbstveranlagungsprinzip wäre kompliziert und eine effiziente Kontrolle kaum möglich.

6.4.3 Unterscheidungskriterium Nutzlast

Als weiteres mögliches Unterscheidungskriterium käme am ehesten die Nutzlast noch in Frage, da diese aufgrund der Fahrzeugpapiere zumindest in einer manuellen Kontrolle überprüfbar wäre. Da die Fahrzeuge jedoch oft in verschiedenen Längen und mit variabler Ausstattung und unterschiedlichem Karosserieaufbau angeboten werden, können sie bezüglich der Nutzlast zum Teil erhebliche Abweichungen aufweisen.

Als Tarifabstufung wäre eine Nutzlast grösser oder kleiner 1000 kg eine vertretbare Grösse. Doch auch diese Abgrenzung führt zu unerwünschten Ergebnissen.

Die beiden nachstehend gezeigten Fahrzeuge sind bis auf den Aufbau praktisch identisch. Beide haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 3500 kg. Das eine Fahrzeug besitzt einen Kastenaufbau und ein Kühlaggregat, das andere lediglich einen Brückenaufbau.

Daraus ergibt sich eine Differenz zwischen der jeweiligen Nutzlast beider Fahrzeuge von knapp 400 kg. Von der Nutzlast als Unterscheidungskriterium ist daher abzuraten.



Abbildungen 6 und 7: Quelle Iveco (Schweiz) AG

6.5 Sondertarifmodelle; Auswirkung auf die Kontrollen

Allen möglichen Sondertarifmodellen (emissionsabhängig, Lieferwagen über Sitze, Nutzlast oder Gewicht, Veteranenfahrzeuge usw.) ist gemeinsam, dass die Unterscheidung nach den vordefinierten Kriterien durch die automatischen Kontrollsystme nicht möglich ist. Automatische Kontrollanlagen erkennen das Kontrollschild, welches mit dem in der Systemdatenbank registrierten verglichen wird und erlauben die grobe Klassifizierung nach pflichtigen und nicht pflichtigen Fahrzeugen. Ob das Kontrollschild hingegen in der richtigen Tarifkategorie registriert wurde, liesse sich höchstens bei Schweizer Fahrzeugen, die über die kantonalen Strassenverkehrsämter zugelassen werden, feststellen.

Bei den ausländischen Fahrzeugen ist man hingegen auf die korrekte Selbstveranlagung des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin angewiesen, was zu einer Benachteiligung der Inländer führt. Im Ausland wohnhafte Personen würden die Abgabe via Applikation – im Selbstveranlagungsprinzip erwerben und durch automatisierte Kamerasyteme kontrolliert. Eine Überprüfung der korrekten Tarifklasse wäre daher nahezu unmöglich.

Damit bei ausländischen Fahrzeugen die Tarifklasse bekannt und durchsetzbar wäre, müsste sie beim Erwerb der Abgabe geprüft werden. Dies würde einerseits ein aufwändiges Vertriebsstellennetz bedingen und andererseits die Kontrollen erschweren. An den Grenzübergangsstellen wäre dies kaum möglich.

6.6 Preisgestaltung

Sollte eine zeitliche Stückelung gewünscht werden, ist neben der Maximalabgabe insbesondere die Minimalabgabe von zentraler Bedeutung. Diese sollte mindestens 20 Franken kosten. Bei einer Unterschreitung dieses Betrages würde die Schweiz endgültig zum billigen Transitland. Wie bereits erwähnt, führen Tarifvergünstigungen (Motorräder und Anhänger), insbesondere aber die Einführung von Kurzzeitvignetten zum Preis von weniger als 40 Franken zu Mindereinnahmen, welche über eine Erhöhung der Jahresabgabe kompensiert werden müssten. Für den Fall, dass mit einer oder mehreren kürzeren Nutzungsdauern die gleichen Einnahmenziele erreicht werden sollen wie heute, müsste die Jahresabgabe mithin deutlich erhöht werden. Letztendlich sollte der Preis in einem vernünftigen Verhältnis zur jeweiligen Gültigkeitsdauer stehen. Nachfolgende Ausführungen geben einen Überblick über die Konsequenzen verschiedener Preisgestaltungen.

Ein vergünstigter Jahrestarif für Motorräder und Anhänger könnte der Abgabe für die mittlere Dauer für Personenwagen entsprechen. Für Motorräder und Anhänger wären nur eine Kurzzeit- und Jahresabgabe vorzusehen. Bei einer mittleren Zeitdauer wäre die Preisspanne für eine sinnvolle Unterteilung zu klein. Es wäre mit Einnahmeausfällen zu rechnen.

6.7 Auswirkungen der Systemparameter auf die Einnahmen

Die nachstehende Modellrechnung zeigt auf, wie sich das E-Vignettensystem, die möglichen Tarifrabatte für Motorräder und Anhänger sowie mögliche zeitliche Stückelungen auf die Einnahmen auswirken, bzw. wie der Preis für die Jahresvignette anzupassen wäre, um die Einnahmenneutralität zu gewährleisten. Sie basieren auf

- dem Volumen der im Jahr 2015 verkauften Vignetten (9,4 Mio.)²⁰;
- dem schweizerischen Fahrzeugbestand 2015 (potentiell abgabepflichtige Fahrzeuge) zuzüglich der Neuwagenzulassungen in der Schweiz (Anzahl: 6,3 Mio.)²¹ abzüglich 1,1 Mio. Fahrzeuge, welche das abgabepflichtige Netz nicht benutzen werden als Basis für die an Inländer verkauften Vignetten;
- der folglich an Ausländer und Ausländerinnen verkauften Anzahl Vignetten von 4,2 Mio. Vignetten (9,4 Mio. - 5,2 Mio.);
- der Differenz zwischen der Anzahl in der Schweiz mit Wechselschildern zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeuge und der Anzahl dafür ausgegebener Wechselkontrollschilder (Anzahl 430 000)²²)
- dem Ziel die Ertragsneutralität (Einnahmen 336 Millionen netto im 2015)²³ zu gewährleisten
- den aktuellen und zukünftigen Betriebskosten (vgl. Ziffern 4.1.1 und 4.2.1);
- zwei Abgabedauern (Jahresabgabe, Kurzzeitabgabe von 10-Tagen); auf die Darstellung einer dritten Abgabendauer (6 Monate) wird an dieser Stelle verzichtet; einer solchen käme aus den Erfahrungen von Österreich ohnehin nur untergeordnete Bedeutung zu und hätte geringe Auswirkungen auf die Einnahmen;
- sowie den Annahmen, dass
- die Missbrauchsquote bei inländischen Fahrzeugen von 6 % auf 1 % und bei ausländischen Fahrzeugen von 8 % auf 5 % gesenkt werden könnte;

²⁰ OZD (2015). EZV-interner Bericht zur Vignette 2014

²¹ Bundesamt für Statistik BFS; 11 Mobilität und Verkehr; STAT-TAB und www.bfs.admin.ch

²² Auswertung Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)

²³ Staatsrechnung (2015) Band 2B 234;

<https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/finanzberichterstattung/finanzberichte/staatsrechnung.html>

- zur Berechnung der Mindereinnahmen 10 % des in der Schweiz zugelassenen Motorwagenbestandes sowie 50 % der inländischen Motorräder und Anhänger die abgabepflichtigen Nationalstrassen nicht benutzen und
- bei den Modellen mit zeitlicher Stückelung im Inland wohnhafte Personen eine Jahresabgabe und im Ausland wohnhafte eine Kurzzeitabgabe kaufen werden.
- Bei der Ausserverkehrsetzung des Fahrzeuges (und damit des Kontrollschildes) während der Laufzeit der Abgabe keine Rückerstattung für die nicht mehr beanspruchte Abgabendauer erfolgt.
- In den Berechnungen wird mangels Erfahrungswerten ausser Acht gelassen, dass
- ein Teil der ausländischen Grenzgänger Jahresabgaben benötigen;
- die Möglichkeit besteht, dass es auch Nutzer und Nutzerinnen geben wird, die statt einer Jahresabgabe mehrere Kurzzeitabgaben erwerben werden;
- dass ein Teil der Abgabepflichtigen eine 6-Monatsvignette lösen würde

Tabelle Modellrechnungen²⁴

Modell Beträge in Schweizer Franken	10 Tage	1 Jahr	Betriebs- kosten	Mehreinnah- men durch Senkung Missbrauch	Minderein- nahmen Wechsels- schilder ²⁵	Sondertarife		Minderein- nahmen durch Stü- ckelung	Netto- einnahmen	Auswirkung auf die Höhe der Jahres- abgabe ²⁶
						Motorrad	Anhänger			
A) Klebevignette	Keine	40.00	- 48 Mio.						336 Mio.	
B) E-Vignette ohne Stü- ckelung	Keine	40.00	- 35 Mio.²⁷	26,4 Mio.	- 17,2 Mio.				358 Mio.	- 2.30
C) E-Vignette mit Son- dertarif für Motorrad	Keine	40.00	- 35 Mio.	26,4 Mio.	- 17,2 Mio.	- 7 Mio.			351 Mio.	- 1.60
D) E-Vignette mit Son- dertarif für Motor- rad/Anhänger	keine	40.00	- 35 Mio.	26,4 Mio.	- 17,2 Mio.	- 7 Mio.	- 3,7 Mio.		347 Mio.	- 1.15
E) E-Vignette mit 10 Tagesabgabe²⁸	10.00	40.00	- 35 Mio.	26,4 Mio.	- 17,2 Mio.	- 12 Mio.	- 6,3 Mio.	- 126 Mio.	197 Mio.	+ 28.30
		68.30	- 35 Mio.		- 29,2 Mio.				336 Mio.	
	20.00	40.00	- 35 Mio.	26,4 Mio.	- 17,2 Mio.	- 10,4 Mio.	- 5,5 Mio.	- 81 Mio.	243 Mio.	+ 19.00
		59.00	- 35 Mio.		- 25,3 Mio.				336 Mio.	

²⁴ Eine allfällige Halbjahresabgabe wird in der vorliegenden Tabelle nicht berücksichtigt, da diese nur marginale Auswirkungen auf die Einnahmen hätte (geringe Nachfrage Preisabweichung zur heutigen Jahresabgabe klein).

²⁵ Die Mindereinnahmen ergeben sich aus der Multiplikation von 430'000 Wechselschildern mit dem jeweiligen Preis der Jahresvignette (40.00/68.30/59.00 Franken).

²⁶ Um dieselben Nettoeinnahmen wie mit der Klebevignette zu erreichen, müsste die Jahresabgabe um diesen Betrag verändert werden.

²⁷ Es ist mit Betriebskosten in der Höhe von 25 bis 35 Millionen Franken zu rechnen. Um keine Einnahmenausfälle zu riskieren, wurde mit der teuersten Variante gerechnet.

²⁸ In der Modellrechnung wurde davon ausgegangen, dass alle inländischen Fahrzeughalter eine Jahresabgabe entrichten, ausländische Fahrzeughalter hingegen eine Kurzzeitabgabe. Diese Annahme entspricht nicht der Realität, es wird wie heute Ausländer geben, die eine Jahresvignette und inländische Halter, welche eine Kurzzeitvignette lösen werden.

6.8 Auswirkungen der unterschiedlichen Abgabedauern

6.8.1 E-Vignette ohne zeitliche Stückelung

Ein reiner Systemwechsel von der Klebe- zu einer E-Vignette ohne Einführung einer zeitlichen Stückelung hätte nur unwesentliche Auswirkungen auf die Nettoeinnahmen. Zwar wären Mehreinnahmen durch den geringeren Missbrauch und die geringeren Betriebskosten zu erwarten. Diese würden jedoch zumindest teilweise durch die Mindereinnahmen bei den Wechselkontrollschildern und den Sondertarifen für Motorräder und Anhänger wettgemacht.

6.8.2 E-Vignette mit zeitliche Stückelung bei gleichbleibender Jahresabgabe

Wird mit der E-Vignette eine zeitliche Stückelung eingeführt, ohne gleichzeitig die Jahresabgabe zu erhöhen, sind Mindereinnahmen je nach Preis der Kurzzeitvignette zu verzeichnen:

- Kurzzeitabgabe 10 Franken ergeben Mindereinnahmen von rund 140 Millionen
- Kurzzeitabgabe 15 Franken ergeben Mindereinnahmen von rund 115 Millionen
- Kurzzeitabgabe 20 Franken ergeben Mindereinnahmen von rund 90 Millionen

6.8.3 E-Vignette mit 10 Tagesabgabe zu 10 oder 20 Franken mit Sondertarifen für Motorräder und Anhänger

Die Einführung einer Kurzzeitvignette für 10 oder 20 Franken unter gleichzeitiger Einführung von Sondertarifen für Motorräder und Anhänger hätte mit Mindereinnahmen von 139 bzw. 93 Millionen Franken extreme Auswirkungen auf die Einnahmen. Wollte man diese Einbußen ausgleichen, müsste der Preis für die Jahresabgabe um rund 28 Franken auf 68 Franken bzw. um rund 19 Franken auf 59 Franken angehoben werden.

7 Antworten auf die Fragen des Postulats

7.1 Anpassung der gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer E-Vignette

«Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob und in welchem Umfang die heutigen gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen sind, dass die elektronische Vignette (E-Vignette) eingeführt und der Wechsel vom fahrzeug- zum kontrollschild-gebundenen Erhebungssystem erfolgen kann.»

7.1.1 Aktuelle gesetzliche Grundlagen

Die Erhebung der Nationalstrassenabgabe ist seit deren Einführung im Jahre 1985 Aufgabe der EZV. Vor dem Inkrafttreten der heutigen Bundesverfassung stützte sich die Erhebung direkt auf die ausführlichen Bestimmungen von Artikel 36^{quinqüies} der alten Bundesverfassung (aBV) und auf die Nationalstrassenabgabeverordnung vom 26. Oktober 1994 (NSAV).²⁹

Heute bildet Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV)³⁰ die Grundlage, wonach der Bund für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen, eine Abgabe erhebt.

Das NSAG definiert unter anderem die Abgabeform (Klebevignette), die Abgabeperiode (Kalenderjahr mit Vor- und Nachlauf), das Abgabeobjekt, die Abgabepflichtigen, den Abgabebetrag (40 Franken) sowie die Strafbestimmungen.

Die Ausführungsbestimmungen werden in der Nationalstrassenabgabeverordnung vom 24. August 2011 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAV)³¹ geregelt.

²⁹ AS 1994 2518, 1995 4425

³⁰ SR 101

7.1.2 Gesetzesänderung für eine E-Vignette

NSAG und NSAV sind explizit auf das System der Klebevignette ausgerichtet und müssten für die Einführung einer elektronischen Vignette von Grund auf überarbeitet werden.

In den aktuell geltenden Gesetzesgrundlagen fehlen namentlich Bestimmungen, welche eine elektronische Erhebungsform oder die Einführung zeitlich gestaffelter Tarife ermöglichen würden. Auch die Registrierungs- und Kontrollabläufe sowie die Datenschutzaspekte bedürfen neuer, ausführlicher gesetzlicher Grundlagen. Die heutigen Zuständigkeiten müssten überprüft und sachgerecht zugeteilt werden. Ohne umfassende Änderungen können einzig das Abgabeobjekt und die unterstellten bzw. befreiten Fahrzeuge übernommen werden.

7.2 Reiner Systemwechsel

«*Ist ein Systemwechsel auch ohne unterschiedliche Tarifstruktur nach Fahrzeugkategorien (PKW, Anhänger, Motorräder usw.) und Zeitintervallen (Tag, Woche, Monat, Jahr) sinnvoll?*»

Ein Wechsel des Erhebungssystems ist grundsätzlich auch ohne unterschiedliche Tarifstruktur und zeitliche Stückelung möglich. Die Nachteile der Klebevignette (Wechselschildproblematik; Missbrauchsquote, Grenzverkauf etc.) könnten überwunden werden. Das Potential der E-Vignette würde allerdings nicht vollumfänglich ausgeschöpft.

Der Betrieb des E-Vignetten-Systems ist kostengünstiger als dasjenige der Klebevignette. Wegen tieferer Betriebskosten sowie des reduzierten Missbrauchs sollten die Einnahmen etwas höher liegen als mit der Klebevignette. Dies obwohl durch die Anbindung an das Kontrollschild (Wechselschilder bezahlen nur noch eine Abgabe) Mindereinnahmen zu erwarten sind. An der Grenze wäre erneut mit Diskussionen zu rechnen, weshalb keine zeitliche Stückelung angeboten wird, obwohl dies technisch ohne Probleme möglich wäre.

7.3 Systemwechsel mit Stückelung

«*Falls ein Systemwechsel mit Stückelung zweckmäßig wäre, wie müssten allfällige Tarifstrukturen und Zeitintervalle sowie die Preisgestaltung aussehen?*»

Eine zeitliche Stückelung ist gemäss den Ausführungen hiervor in Ziffer 6.6. nicht zweckmäßig. Eine Stückelung verbunden mit günstigeren Kurzzeitvignetten würde eine Erhöhung der Jahresabgabe und Mehrkosten für inländische Straßenbenutzer generieren.

Tarifstrukturen (vgl. Ziffern 6.2 - 6.4)

Die heutigen Tarifstrukturen geben mit wenigen Ausnahmen wenig Anlass zur Kritik. Aus diesem Grund sollten sie nur wo nötig geändert werden. Grundsätzlich sollen alle Fahrzeuge der Nationalstrassenabgabe unterliegen, sofern sie nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen. Die Befreiungen sollten aus Vollzugsgründen weiterhin restriktiv gehandhabt werden.

Aufgrund ihrer saisonalen Verwendung bzw. geringen Fahrleistung und Gewichte können für Motorräder und Anhänger Sondertarife in Betracht gezogen werden. Diese Fahrzeugkategorien – insbesondere ausländische – sind mit dem automatischen Kontrollsysteem leicht erkenn- und unterscheidbar. Bei anderen Fahrzeugkategorien trüfe dies nicht zu bzw. wäre unmöglich. Aus dem gleichen Grund wären höhere Tarife für Lieferwagen abzulehnen.

Zeitintervalle (vgl. Ziffer 6.1)

³¹ SR 741.711

Käme entgegen den Ausführungen eine Stückelung in Betracht, wäre nebst der Jahresabgabe eine Kurzzeitabgabe von 10 Tagen für Wenignutzer einzuführen, von welcher in erster Linie ausländische Reisende profitieren würden. Kürzere Abgabedauern machen wegen der Basiskosten wenig Sinn. Erfahrungen aus Österreich zeigen, dass eine Zweimonatsabgabe kaum nachgefragt wird. Aus diesem Grund stünde als mittlere Abgabedauer eine Gültigkeit von sechs Monaten im Vordergrund. Sollten mit dem Systemwechsel keine Mehreinnahmen erzielt werden, wäre wegen der geringen Preisdifferenzen eine mittlere Abgabedauer nicht zwingend nötig.

Preisgestaltung (vgl. Ziffer 6.6)

Sollten in der Zukunft Stückelungen erwünscht bzw. Mehreinnahmen gefordert werden, müsste bei der Preisgestaltung folgendes beachtet werden:

Bei einer Kurzzeitvignette sind die Basiskosten im Verhältnis zu den Einnahmen sehr hoch und die Einnahmen fallen tiefer aus. Soll die Jahresabgabe bei einer Stückelung nicht erhöht werden, sind Mindereinnahmen in Kauf zu nehmen. Um die Jahresabgabe allenfalls nur massvoll erhöhen zu müssen, sollte der Preis für die 10-Tagesabgabe nicht zu tief ausfallen. Letztendlich sollte der Preis in einem vernünftigen Verhältnis zur jeweiligen Gültigkeitsdauer stehen.

7.4 Auswirkungen des Systemwechsels auf die Einnahmen

«Welche Auswirkungen hätte der Systemwechsel im Vergleich zu heute auf die Einnahmen (ohne bzw. mit Einführung unterschiedlicher Tarifstrukturen sowie Zeitintervallen in Verbindung mit der Preisgestaltung)?»

Bei Bruttoeinnahmen von 382 Millionen Franken betrug der Reinertrag im Jahr 2015 rund 336 Millionen Franken bei Betriebskosten von rund 48 Millionen Franken. Einen grossen Anteil an den Betriebskosten machen die knapp 35 Millionen Franken Verkaufsentschädigungen für die Vertriebspartner³² aus.

Die Modellrechnungen in Ziffer 6.7 zeigen die unterschiedlichen Auswirkungen eines Systemwechsels auf die Preisgestaltung. Ein reiner Systemwechsel ohne zeitliche Stückelung und selbst mit 50-prozentigen Sondertarifen für Motorräder und Anhänger hätte nur geringfügige Auswirkungen auf die Einnahmen. Die Mindereinnahmen für die wegfallenden mit Wechselschildern immatrikulierten Fahrzeuge bzw. wegen den Sondertarifen für Motorräder und Anhänger würden durch die geringeren Betriebskosten bzw. die Mehreinnahmen wegen dem reduzierten Missbrauch wettgemacht. Die heutigen Nettoeinnahmen könnten mit einer Jahresabgabe von 40 Franken voraussichtlich gehalten werden.

Erst die Einführung einer zeitlichen Stückelung hätte Auswirkungen auf die Einnahmen. Eine Kurzzeitvignette zu 10 Franken würde Mindereinnahmen von 140 Millionen Franken verursachen. Die Jahresabgabe müsste demzufolge um 28 Franken auf 68 Franken erhöht werden um diesen Betrag zu kompensieren. Würde die Kurzzeitvignette 20 Franken kosten, würden die Mindereinnahmen rund 93 Millionen Franken betragen und die Jahresabgabe müsste um 19 Franken erhöht werden.

³² asa, Einkaufsorganisation des Garagen und Tankstellengewerbes (ESA), Post, Touring Club Schweiz (TCS)

Sollten in Zukunft aus der Nationalstrassenabgabe höhere Einnahmen gefordert werden, wäre unter Berücksichtigung der dargelegten Überlegungen z.B. die nachfolgend veranschaulichte Preisgestaltung denkbar:

Stückelung	Personenwagen	Motorräder/Anhänger
10 Tage	Fr. 20.00	Fr. 20.00
6 Monate³³	Fr. 45.00	----
1 Jahr	Fr. 70.00	Fr. 45.00

Mit diesem Preismodell wären Nettoeinnahmen von rund 410 Millionen Franken zu erzielen. Nicht berücksichtigt ist dabei ein zu erwartender Bedarfsanstieg bis zum Zeitpunkt der Einführung des neuen Systems. Die Verkaufszahlen sind über die vergangenen 30 Jahre kontinuierlich zwischen 100 000 und 150 000 Vignetten pro Jahr bzw. ca. 1 %-1,5 % gestiegen. Mit einem grundsätzlichen Bedarfsanstieg im ähnlichen Rahmen dürfte auch in den kommenden Jahren bis zur Einführung einer elektronischen Vignette zu rechnen sein. Die Einnahmen würden sich somit bis zur Einführung pro Jahr um weitere 4 bis 6 Millionen erhöhen.

Im internationalen Vergleich würde die Schweiz mit dieser Preisgestaltung immer noch im eher günstigen Bereich liegen, zumal damit sämtliche Abgaben für die Benutzung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse in der Schweiz abgedeckt wären. Von der definierten Zielgrösse der EU-Leitlinien aus dem Jahre 2012 (vgl. Ziffer 3.2), würde mit dieser Preisgestaltung nur unwesentlich abgewichen.

7.5 Investitions- und Betriebskosten

«Wie hoch würden die Investitions- und die jährlichen Betriebskosten ausfallen?»

Die Investitionskosten würden sich aufgrund einer groben Schätzung in der Grössenordnung von 50 bis 75 Millionen Franken bewegen. Die Betriebskosten würden voraussichtlich zwischen 25 und 35 Millionen und somit um 25 Prozent tiefer als heute liegen (vgl. Ziffern 4.1.1 und 4.2.1). Dabei sind die Abschreibungskosten auf den Investitionen bereits berücksichtigt.

³³ Eine allfällige Halbjahresabgabe wird in der Tabelle unter Ziffer 6.7 nicht berücksichtigt, da diese nur marginale Auswirkungen auf die Einnahmen hätte (geringe Nachfrage Preisabweichung zur heutigen Jahresabgabe klein).

7.6 Umsetzungsdauer

«Wie lange würde die Umsetzung der E-Vignette dauern?»

Die Umsetzungsdauer ist stark abhängig von der Dauer der politischen Diskussion und der Möglichkeit, bereits Vorleistungen zur Umsetzung tätigen zu können, bevor ein allfälliger Volksentscheid erfolgt ist.

Grob berechnet müssen folgende Phasen berücksichtigt werden:

- Ausarbeitung von Gesetz und Botschaft. Gemäss Motion 16.3009 der Kommission Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament bis Ende 2017 eine Gesetzesvorlage zur Einführung der E-Vignette vorzulegen.
- Parlamentarische Beratungsphase inkl. Volksentscheid (ca. 2 Jahre)
- Umsetzungsphase mit Detailplanung, WTO-Ausschreibung etc. (ca. 4 Jahre ab Volksentscheid)

Bei einem optimalen Verlauf und einer singulären Einführung könnte ein neues Abgabesystem frühestens ab 2023 eingeführt werden. Sollte die Realisierung der E-Vignette allein bei der EZV erfolgen, müsste die Lösung in die bestehende und in Modernisierung befindliche Unternehmensarchitektur der EZV integriert werden. Das Projekt E-Vignette müsste daher eng mit der anstehenden Transformation der EZV inkl. Gesamterneuerung der IKT-Landschaft (Programm DaziT) abgestimmt werden. Dies würde zu einer deutlich späteren Umsetzung der E-Vignette führen.

7.7 In welcher Form wird dem Datenschutz Rechnung getragen?

«In welcher Form würde dem Datenschutz Rechnung getragen?»

Bei der Erhebung der E-Vignette werden datenschutzrechtliche Personendaten insbesondere in folgenden Bereiche erfasst:

- Registrierung**
- Kontrollen mittels Kameras**
- Datenbekanntgabe an Dritte**

Bei der **Registrierung** werden lediglich die Angaben der Kontrollschilder und die Gültigkeitsdauer jener Fahrzeuge erfasst, die zur Benützung der abgabepflichtigen Nationalstrassen berechtigt sind.

Die zur Sicherung der Nationalstrassenabgabe durchgeführten **Kontrollen** erfolgen über Kameras entlang der abgabepflichtigen Strassen. Die dabei gewonnenen Bilder der Kontrollschilder werden erfasst und mit den Daten der Berechtigten abgeglichen. Daten, die sich als identisch erweisen, werden in der Kontrolldatenbank umgehend gelöscht. Daten, die sich nicht einwandfrei oder gar nicht abgleichen lassen, werden weiterverarbeitet. Erstere werden nach der Feststellung, dass sie doch über eine gültig E-Vignette verfügen, ebenfalls gelöscht. Die danach verbleibenden Daten werden insoweit weiterverarbeitet und mit Personendaten verknüpft, als sie als Grundlage für eine Busse genutzt werden.

Werden im Rahmen der Kontrollen mittels Kameras inländische Kontrollschilder festgestellt, die nicht zur Benützung der Nationalstrassen berechtigt sind, werden die Angaben zu den Haltern und Halterinnen im Abrufverfahren im MOFIS, auf welches die EZV bereits heute Zugriff hat, abgefragt.

Die **Weitergabe von Daten an Dritte** wird restriktiv und nur zu gesetzlich vorgesehene Zwecken ermöglicht. Andernfalls dürfen sie nur in anonymisierter Form weitergegeben werden.

Da die Löschung der Bild- und Kontrolldaten bei registrierten Nutzern und Nutzerinnen kurz nach der Durchfahrt erfolgt, ist eine Datenweitergabe praktisch ausgeschlossen.

Die einschlägigen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes sowie der Ausführungsverordnung werden wie bei bestehenden ähnlichen Systemen eingehalten (z.B. LSVA, oder Abschnittsgeschwindigkeitsmessung).

7.8 Durchsetzung der Abgabepflicht

«Wie würde die Einhaltung der Abgabepflicht sichergestellt bzw. überprüft?»

Die Durchsetzung der Abgabepflicht wird beim System der E-Vignette durch eine skalierbare Kontrolldichte mit erheblich verbesserten Ahndungsmöglichkeiten sichergestellt.

Der gezielte und risikogerechte Einsatz stationärer und mobiler Kontrollanlagen erschwert es Mautprellenden, die Abgabe gefahrlos zu umgehen. Das Risiko gebüsst zu werden, kombiniert mit einer entsprechenden Bussenhöhe, soll so hoch gehalten werden, dass eine abschreckende Wirkung erzielt wird.

Die Ahndung wird durch das E-Vignetten-System bei inländischen Fahrzeugen deutlich verbessert. Die ausländischen Fahrzeuge müssen hingegen mangels Rechtshilfeabkommen im Bereich der Strassenfiskalität nach wie vor angehalten und der Lenker oder die Lenkerin vor Ort gebüsst werden. Dies muss jedoch nicht mehr zwingend, wie bei der Klebevignette, direkt auf dem abgabepflichtigen Strassennetz erfolgen, sondern kann an einer beliebigen Stelle und sogar zu einem späteren Zeitpunkt (etwa bei der Aus- oder einer späteren Wiedereinreise) geschehen.

Eine zuverlässige Ahndung ausländischer Mautprellender stellt eine Herausforderung dar. Prädestiniert wären die Grenzübergänge mit hohem Verkehrsaufkommen (Autobahnzollstellen), an denen jedoch der Verkehrsfluss durch den Ahndungsvorgang nicht allzu sehr beeinträchtigt werden darf. Das vor Ort diensthabende Grenzwachtpersonal hat für die Ahndung von Mautprellern keine Kapazitäten. Hierfür sind daher mobile Kontrollequipen einzusetzen.

8 Die Position des Bundesrates

Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass die Vorteile der E-Vignette gegenüber den Nachteilen der Klebevignette überwiegen. Der Systemwechsel zur E-Vignette ist ertragsneutral möglich.

Er spricht sich daher grundsätzlich für die Einführung einer E-Vignette aus.

Nach dem Volks-Nein von 2013 steht für den Bundesrat derzeit eine Erhöhung des Vignettenpreises nicht zur Diskussion.

Eine zeitliche Stückelung ohne Erhöhung der Jahresabgabe lehnt er wegen der zu erwartenden Mindereinnahmen ab.

Ängste rund um den Datenschutz nimmt der Bundesrat sehr ernst. Er wird dafür besorgt sein, dass nur Daten und Bilder erfasst werden, die zum Vollzug unbedingt notwendig sind und dass diese unverzüglich gelöscht werden, sobald sie nicht mehr benötigt werden.

9 Anhang Berechnungen

9.1 Fahrzeugbestand

Fahrzeugbestand Schweiz	Fahrzeugart- Code	30.09.2015	Neuwagen- zulassungen	Zwischen- Total	Benutzung Autobahnen	Total
Quelle: BFS						
Personenwagen	01 + 02 ¹⁾	4 458 069	327 143	4 785 212		4 306 690
Leichte Motorwagen	10	47 328	3 596	50 924	90%	45 831
Kleinbus	21	6 618	579	7 197		6 477
Lieferwagen	30	340 520	31 007	371 527		334 374
Arbeitsmaschine	50	14 227	753	14 980		7 490
Motorrad	60	652 683	47 661	700 344	50%	350 172
Motorrad-Dreirad	62	607	0	607		303
Motorrad-Seitenwagen	63	3 080	43	3 123		1 561
Total Motorfahrzeuge		5 523 132	410 782	5 933 914		5 052 289
<u>Anhänger ≤ 3.5 t</u>						
Sachentransport- Anhänger	90	249 178				
Wohnanhänger	92	34 667				
Sportgeräteanhänger	93	21 391	11 155 ³⁾	370 505	50%	185 252
Sattelsachentransport- Anhänger	95	181				
Arbeitsanhänger ²⁾	94	49 001				
übrige Anhänger	99	4 932				
Total Anhänger		359 350	11 155	370 505		185 252
Total Fahrzeuge		5 882 482	421 937	6 304 419		5 237 541
Verkaufte Vignetten CH-Fahrzeuge 5 237 541						
Verkaufte Vignetten ausl. Fahrzeuge 4 206 119						
Verkaufte Vignetten total 9 553 663						

1) gem. Auto Schweiz 526 schwere Personenwagen (inkl. FL)

2) unabhängig vom Gesamtgewicht

3) alle Anhänger inkl. > 3,5 t; 22 309; Anteil ≤ 3,5 t unbekannt (Schätzung 50%)

9.2 Verkaufte Vignette 2015

Verkaufte Vignetten 2015	
Quelle: EZV	Anzahl
Inland	6 067 996
Grenze	1 547 825
Ausland	1 827 839
Total	9 443 660

9.3 Betriebskosten

Betriebskosten	Fr.
Klebevignette	48 000 000
E-Vignette (Schätzung)	35 000 000
Differenz	-13 000 000

9.4 Wechselkontrollschilder

Wechselkontrollschilder		
Quelle: asa		
Anzahl KS	415 429	
Anzahl Fz	845 007	
Differenz	-429 578	
Jahresabgabe		
max. Verlust Fr.	40	-17 183 120
gerundet		-17 200 000
max. Verlust Fr.	59	-25 345 102
gerundet		-25 300 000
max. Verlust Fr.	68	-29 211 304
gerundet		-29 200 000

9.5 Mindereinnahmen

Mindereinnahmen	Motorräder	Anhänger
Anzahl CH	352 037	185 252
Abgabe (100%)	40.00	40.00
Rabatt	50%	50%
Mindereinnahmen	-7 040 740	-3 705 045
gerundet	-7 000 000	-3 700 000
Abgabe (100%)	59.00	59.00
Rabatt	50%	50%
Mindereinnahmen	-10 385 091	-5 464 934
gerundet	-10 400 000	-5 500 000
Abgabe (100%)	68.00	68.00
Rabatt	50%	50%
Mindereinnahmen	-11 969 258	-6 298 568
gerundet	-12 000 000	-6 300 000

9.6 Investitionskosten

Was	Wo	Anzahl	Stückpreis	Total
Zentralsystem	EZV			
- Aufbau Fachapplikation		1	10'000'000	10'000'000
- Mobil Internetzugang		1	2'000'000	2'000'000
Systeme an Grenze	EZV			
- Anpassungsarbeiten AT-Zoll		1	1'000'000	1'000'000
- Anlageneinheit		40	50'000	2'000'000
- Kameras		100	10'000	1'000'000
Inkassobereich	Kantone			
- Anpassung Fachapplikationen		3	1'000'000	3'000'000
- Anpassung Inkasso		26	500'000	13'000'000
Kontrollanlagen	EZV			
- Zentraleinheit		1	5'000'000	5'000'000
- Fixe Anlagen				
-- Anlagenrechner		116	50'000	5'800'000
-- Stahlbau		58	150'000	8'700'000
-- Kameras		580	10'000	5'800'000
- Mobile Anlagen				
-- Entwicklung		1	2'000'000	2'000'000
-- Fahrzeuge		6	200'000	1'200'000
- Mobile Equipen				
-- App / Fachapplikation		1	1'000'000	1'000'000
-- Tablets		50	2'000	100'000
Grobkostenzuschlag				
- 25%				15'000'000
			Gesamttotal	76'600'000

9.7 Betriebskosten

Was	Wo	Anz. Stellen	Kosten	Total	Bemerkungen
Personalkosten					
- Bildnachbearbeitung	extern	35	3'500'000		
- Bussenvollzug	EZV	5	500'000		
- Ahndung ausl. Mautpreller	EZV/extern	10	1'000'000		
- Reserve		10	1'000'000		
				6'000'000	
Abschreibungen					
Abschreibungen Anlagen (Kontrollanlagen, Hard- und Software)			10'000'000		70 Mio. auf 7 Jahre
				10'000'000	
Wartung					
Wartung und Unterhalt Anlagen			5'000'000		
				5'000'000	
Inkasso					
Registrierung durch StVa			6'250'000		2,5% der Einnahmen
Transaktionsgeb. Kreditkarten			3'750'000		1,5% der Einnahmen
				10'000'000	
					Total 31'000'000