

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Elektronische Vignette (Nationalstrassenabgabe)

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Elektronische Vignette (Nationalstrassenabgabe), 2008 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Nationalstrassenabgabegesetz (08.012)	1
Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen	2
Für eine elektronische Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)	5
Freiwillige digitale Vignette	6

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EZV	Eidgenössische Zollverwaltung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
AFD	Administration fédérale des douanes
OFROU	Office fédéral des routes
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

Nationalstrassenabgabegesetz (08.012)

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.01.2008
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté son **message concernant la loi relative à la vignette autoroutière**. Ce projet vise d'abord à conformer le dispositif juridique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe aux exigences de la nouvelle Constitution fédérale, dont l'art. 164 stipule que toutes les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Or, jusqu'ici, le système institué en 1985 n'est encadré que par des dispositions de rang constitutionnel (art. 36quinquies ancienne Constitution). Mais son objectif principal a trait au renforcement de la lutte contre les abus. Le projet gouvernemental prévoit ainsi le doublement du montant de l'amende pour les contrevenants (CHF 200 au lieu de CHF 100), ainsi que la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Pour le reste, le système en vigueur demeurerait inchangé.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.04.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil national** s'est saisi du projet de **loi relative à la vignette autoroutière**. Après avoir rejeté une proposition de non entrée en matière du directeur de l'ASTAG, Adrian Amstutz (udc, BE), le plénum a refusé, par 98 voix contre 51, de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'y introduire une vignette électronique (e-vignette), comme le proposait une minorité rose-verte de la CTT-CN. Le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz et la majorité bourgeoise de la chambre basse y ont vu la première étape vers l'instauration d'un système de péage routier (Road Pricing), option qu'ils ont entendu exclure. Les députés ont également rejeté une proposition de renvoi Schwander (udc, SZ) visant à réinscrire dans la Constitution le montant maximal de CHF 40 pour l'achat de la vignette. Lors de la discussion par article, plusieurs propositions d'amendement ont été repoussées à de larges majorités. La chambre basse a ainsi balayé le triplement du prix de la vignette souhaité par le groupe écologiste. Elle a par ailleurs suivi le Conseil fédéral en acceptant de doubler le montant de l'amende (CHF 200), contre le camp rose-vert qui souhaitait la fixer à CHF 250 et le groupe UDC favorable au statu quo. Par 98 voix contre 78, le Conseil national a suivi la minorité rose-verte de la CTT-CN emmenée par Berberat (ps, NE) et a exclu la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. La majorité, issue des rangs socialistes, écologistes et UDC, a en effet estimé que, la poursuite pénale étant une mission centrale de l'Etat, elle ne saurait être déléguée au secteur privé. Au vote sur l'ensemble, le projet amendé a été approuvé par 106 voix contre 50, malgré l'opposition quasi unanime du groupe UDC.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil des Etats** a largement suivi le Conseil national, sauf sur la question de la privatisation du contrôle et de la poursuite pénale. Les sénateurs ont en effet privilégié la version du Conseil fédéral après que Peter Bieri (pdc, ZG), président de la CTT-CE, a rappelé que le projet gouvernemental visait à permettre aux services douaniers de recourir aux compétences d'entreprises spécialisées, tout en conservant leur fonction de surveillance et leur pouvoir réglementaire. La chambre des cantons a approuvé le projet sans opposition. Lors de la session d'hiver, les deux chambres ne sont pas parvenues à éliminer cette unique divergence, confirmant leur décision antérieure respectivement par 89 voix contre 65 et par 28 voix contre 11.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont repris l'examen du projet de **loi relative à la vignette autoroutière** afin d'éliminer l'ultime divergence concernant le contrôle et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Si le Conseil national a réaffirmé, par 105 voix contre 49, son opposition à la privatisation de cette tâche étatique, le Conseil des Etats a quant à lui réitéré, par 31 voix contre 10, son soutien au projet gouvernemental, visant à permettre aux services douaniers de recourir aux services spécialisés de sociétés privées. La conférence de conciliation a proposé, par 14 voix contre 9, d'adopter la solution du Conseil fédéral. Après que les chambres ont tacitement approuvé cette proposition, elles ont adopté la loi en votation finale, respectivement par 133 voix contre 58 et à l'unanimité.³

Nach **Ablauf der unbenutzten Referendumsfrist** für die Revision des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen, setzte der Bundesrat das neue Gesetz auf den 1.12.2011 in Kraft. Demnach wurde unter anderem die Busse für das Befahren der Nationalstrassen ohne Vignette von CHF 100 auf CHF 200 heraufgesetzt.⁴

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Verkehr und Kommunikation

Am 18. Februar 2015 legte der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur Schaffung eines **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vor.

Für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrassen braucht es eine neue Finanzierungsgrundlage: Die Unterhaltskosten steigen, gleichzeitig sinken die Erträge aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag wegen der steigenden Effizienz der Motoren. Zudem werden die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, welche durch 50% der Mineralölsteuererträge alimentiert ist, gemäss aktueller Finanzplanung per 2018 aufgebraucht sein. Danach ist die Finanzierung der Aufgaben des Bundes im Strassenverkehrsbereich nicht mehr gewährleistet. Analog zum Bahninfrastrukturfonds BIF soll deshalb auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF) geschaffen werden. In seiner Botschaft zur Schaffung des NAF schlägt der Bundesrat vor, die Automobilsteuer vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen, den Mineralölsteuerzuschlag um 6 Rappen pro Liter zu erhöhen und diesen ebenfalls zu 100% in den NAF zu investieren. Weiter sollen die Erträge der Nationalstrassenabgabe (Vignette) sowie eine neu zu schaffende Abgabe für Elektrofahrzeuge ebenfalls vollständig in den NAF geleitet werden. Die Umleitung der Automobilsteuer in den NAF kostet die Bundeskasse Einnahmen in der Höhe von fast CHF 400 Mio. und kann als Zugeständnis an die Initianten der "Milchkuh-Initiative" gesehen werden, welche sämtliche Mittel aus Strassenverkehrsabgaben statt der Bundeskasse der Strassenfinanzierung zuführen wollten.

Mit seiner Botschaft zum NAF beantragte der Bundesrat dem Parlament, das Postulat Häberli-Koller (09.3448) und die Motion der KVF-NR (12.3329) abzuschreiben.⁵

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** im Herbst 2015 auf. Die KVF-SR hatte sich eingehend mit dem Geschäft befasst und dabei gar einen Alternativentwurf geschaffen: Sie integrierte den Netzbeschluss von 2012, welcher zusammen mit der Erhöhung der Vignettenpreise 2013 vom Volk abgelehnt worden war, in den NAF. Gleichzeitig sah sie auch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 60 bis 70 (und nicht auf CHF 100, wie vom Volk abgelehnt) und eine Kostenbeteiligung der Kantone vor. Die konsultierten Automobilverbände und Kantone lehnten diese Variante jedoch ab, worauf die KVF-SR ihren Entwurf verwarf und mit 5 zu 3 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) den bundesrätlichen Entwurf empfahl. Roland Eberle (svp, TG) reichte darauf den Antrag ein, die Vorlage an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss doch noch in den NAF zu integrieren.

In der Debatte wurde mehrfach betont, dass im Rat bei der Debatte zum Bahninfrastrukturfonds BIF im Rahmen der FABI das Versprechen abgegeben worden sei, eine dauerhafte Finanzierungslösung auch für die Strasse zu schaffen. Dies sei mit dem NAF der Fall, weshalb die Vorlage grundsätzlich begrüsst werde. Die Ansicht, der Netzbeschluss von 2012, bei dem es um die Übernahme von fast 400 km Strasse von den Kantonen ins Nationalstrassennetz (und damit in die Hände des Bundes) geht, sei gerade auch für die Kantone wichtig, war verbreitet. Der Rückweisungsantrag Eberle wurde – trotz der mahnenden Worte von Bundesrätin Leuthard, welche eine drohende Finanzierungslücke ausmachte – schliesslich mit 27 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.⁶

Mehr als ein Jahr nach dem Vorliegen der bundesrätlichen Botschaft zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** nahm sich der Ständerat als Erstrat erneut des Geschäfts an. Die Verkehrskommission hatte in der Zwischenzeit im Auftrag des Ständerates den Netzbeschluss von 2012 in den NAF integriert. Sie hatte zudem bei der Finanzierung die Strassenverkehrsteilnehmer ent- und die Bundeskasse belastet. Hatte der Bundesrat ursprünglich noch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter vorgesehen, schlug er nach heftigem Widerstand in der Vernehmlassung in der Botschaft noch eine Erhöhung von 6 Rappen vor. Die KVF-SR kürzte die Erhöhung auf 4 Rappen und schlug vor, mit zusätzlichen Mitteln aus der Mineralölsteuer den Anteil der Bundeskasse bei der Finanzierung zu stärken. Der Rat folgte diesem Ansinnen, wohl auch unter dem Eindruck der laufenden Kampagne für die Milchkuh-Initiative, deren Annahme die Bundeskasse rund CHF 1.5 Mia. kosten würde. Mit der im Rat beschlossenen Erhöhung des Anteils der Mineralölsteuer am NAF flössen 55% statt 50% der Mineralölsteuererträge in den NAF, was einem Fehlbetrag von CHF 125 Mio. in der Bundeskasse entspricht. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF sollen weitere 5% der Mineralölsteuererträge in den NAF geleitet werden. Damit erhielt der NAF Mittel in der Höhe von CHF 650 Mio., die zuvor der Bundeskasse zur Verfügung standen. Der Bundesrat hatte lediglich CHF 400 Mio. vorgesehen. Weitere Anträge, die noch mehr Mittel von der Bundeskasse in den NAF verschieben wollten, wurden jedoch abgelehnt. In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage einstimmig angenommen.

Anschliessend nahm die kleine Kammer eine Motion Fournier (cvp, VS) auf, die eine Gesamtschau zur Erweiterung und Finanzierung der national relevanten Strasseninfrastruktur forderte (14.3152). Olivier Français (fdp, VD) erklärte für die Kommission, dass die Motion mit dem eben angenommenen NAF nun überflüssig sei. Der Rat lehnte sie diskussionslos mit 32 zu 1 Stimme ab (keine Enthaltungen).⁷

Kurz nach der Abstimmung zur "Milchkuh-Initiative", die wie ein Damokles-Schwert über dem **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** gehangen hatte und überraschend deutlich abgelehnt worden war, nahm der Nationalrat als Zweirat die Debatte über den NAF auf. Die KVF-NR beantragte dem Rat Eintreten auf die Entwürfe 1, 3 und 4, aber Nichteintreten auf den Entwurf 2, dem Bundesgesetz zum NAF. Der Nichteintretensantrag folgte automatisch aus der Ablehnung in der Kommissionsabstimmung: Kommissionsmitglieder von rechts lehnten den Entwurf wegen der enthaltenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab und Kommissionsmitglieder von links stimmten wegen den zu hohen Kosten für die Bundeskasse gegen den Entwurf. Eine Minderheit Burkart (fdp, AG) verlangte Eintreten auf Entwurf 2 und eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte die Vorlagen 1 bis 4 mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen, an den Bundesrat zurückweisen. Der Antrag Burkart wurde einstimmig angenommen, der Antrag Rytz mit 141 gegen 51 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt. In der folgenden Debatte zum Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF wurden Anträge aus allen Richtungen abgelehnt: Erfolgrlos verlangte Jürg Grossen (glp, BE) mit seinen Anträgen zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen, dass die Abgabe sich an der Leistung orientiere und dass eine bestimmte Marktdurchdringung durch die E-Mobilität gegeben sein müsse, bevor die Abgabe in Kraft trete. Die Anträge von Evi Allemann (sp, BE), welche die Schonung der Bundeskasse beabsichtigten, wurden ebenso abgelehnt wie die Anträge von Ulrich Giezendanner (svp, AG) oder Walter Wobmann (svp, SO). Die Annahme der Mehrheitsanträge führte dazu, dass in der umstrittenen Frage der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags die Erhöhung um 4 Rappen gemäss Ständerat angenommen wurde, bei der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge aber eine Differenz zum Ständerat geschaffen wurde: Hatte dieser eine Zweckbindung von "maximal" 60% nach zwei Jahren beschlossen, so entschied der Nationalrat für "fix" 60% sofort bei Inkrafttreten. Weiter beschloss die grosse Kammer, dass der Strassenfonds bei grösseren Sparprogrammen des Bundes nicht angetastet wird. Der Rat verwehrte dem Bundesrat zudem die Kompetenz zur Anpassung der Benzinsteuern an die Teuerung. Dem Entwurf 1 wurde schliesslich mit 132 zu 62 Stimmen zugestimmt und die weiteren Entwürfe wurden ebenfalls deutlich angenommen. Aussergewöhnlich war das Abstimmungsergebnis zum Netzbeschluss (Entwurf 3): 150 Ja-Stimmen standen 43 Enthaltungen aus den Reihen von SP und Grünen gegenüber.

Im Rahmen der Debatte zum NAF wurden zwei weitere Geschäfte behandelt: Zum Einen die Motion der KVF-SR 16.3009, welche vom Bundesrat bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette verlangt, zum Anderen eine Motion der KVF-NR 16.3349, welche ein Reporting über die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken verlangt. Die Motion zur E-Vignette war schon im März im Ständerat

angenommen worden und fand auch im Nationalrat eine Mehrheit, obschon Befürchtungen um eine Verletzung der Privatsphäre geäussert wurden. Die Motion zum Reporting über die Kosten der Netzbeschluss-Strecken war im Zusammenhang mit dem NAF insofern wichtig, als zwischen den Kantonen und dem ASTRA Uneinigkeit über die Kosten bestand und diese Kosten, sollte der Netzbeschluss im NAF integriert sein, auch im Rahmen des NAF gedeckt werden sollten. Das ASTRA sah Kosten in der Höhe von CHF 105 Mio. auf die Bundeskasse zu kommen, die Kantone gingen jedoch von Kosten von nur CHF 35 Mio. aus. Mit dem Reporting sollten die effektiven Kosten bestimmt werden. Im Nationalrat wurde die Motion angenommen.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.08.2016
NIKLAUS BIERI

In der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** teilte die KVF-SR nach ihrer Sitzung vom 15. August 2016 mit, bei 8 von 10 Differenzen auf die Linie des Nationalrates einschwenken zu wollen. Festhalten wollte sie aber am Wort "maximal", welches dem Parlament die Möglichkeit lasse, die Zweckbindung der Mineralölsteuererträge für den NAF bei Bedarf auch auf unter 60% festzusetzen. Es sei finanzpolitisch sinnvoll, hier eine minimale Flexibilität beizubehalten, auch um zu verhindern, dass bei anderen Bereichen im Falle von Sparprogrammen überproportional gekürzt werden müsse. Weiter wollte die Kommission auch betreffend des Teuerungsausgleichs bei den Mineralölsteuertarifen am Entwurf des Bundesrates festhalten. Damit könne verhindert werden, dass allein die Teuerungsentwicklung eine Gesetzesrevision notwendig mache. Bei allen weiteren Differenzen beantragte die Kommission ihrem Rat, dem Nationalrat zu folgen.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.09.2016
NIKLAUS BIERI

In der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** folgte der Ständerat in der Herbstsession 2016 seiner Kommission, eliminierte 8 von 10 Differenzen und hiess damit mehrheitlich die Haltung des Nationalrates gut. Wie von der Kommission beantragt, hielt der Rat jedoch daran fest, sich einen finanzpolitischen Spielraum zu erhalten und die Zweckbindung von 60% der Mineralölsteuer mit der Formulierung "maximal" nicht starr einzuführen. Es sei unüblich, einem Partikularinteresse mit einer Zweckbindung Vorrang über viele andere Bereiche und Geschäfte zu geben und es sei nach der deutlichen Ablehnung der Milchkuh-Initiative nicht im Sinne der Stimmbevölkerung, der Bundeskasse fix hohe Ausgaben zu verursachen. Zudem gebe es eine solche Zweckbindung beim öffentlichen Verkehr nicht. Gegen die Streichung des Wortes "maximal" kämpfte die Minderheit Hösli (svp, GL) mit den Argumenten, die Planungssicherheit sei mit einer fixen Zweckbindung grösser und der dem Volk in der Milchkuh-Abstimmung als Teil des NAF versprochene Netzbeschluss sei nur mit einer absoluten Zweckbindung zu finanzieren. Mit 24 zu 21 Stimmen obsiegte der Mehrheitsantrag relativ knapp. Auch die zweite Differenz, bei der die KVF-SR Festhalten beantragt hatte, wurde vom Rat aufrechterhalten: Ein Antrag Föhn (svp, SZ), in der Frage des Teuerungsausgleichs auf den Nationalrat einzuschwenken, blieb mit 40 zu 4 Stimmen (keine Enthaltungen) chancenlos.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat diskutierte in der Herbstsession 2016 die verbliebenen zwei Differenzen zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**. Die KVF-NR hatte dem Rat das Festhalten an den bisherigen Entscheiden beantragt, die Minderheit Allemann (sp, BE) wollte aber dem Ständerat nachgeben und das Wort "maximal" in die Zweckbindungs-Bestimmung zur Mineralölsteuer aufnehmen. Die Minderheit Candinas (cyp, GR) wollte wie Bundes- und Ständerat den Teuerungsausgleich für die Mineralölsteuer einführen. Beide Minderheiten fanden im Rat keine Mehrheit: Der Antrag Allemann wurde mit 124 zu 61 Stimmen verworfen, die Minderheit Candinas unterlag dem Mehrheitsantrag mit 106 zu 79 Stimmen (keine Enthaltungen). Damit wurde noch keine Einigung mit der kleinen Kammer erzielt.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2016
NIKLAUS BIERI

Am 26. September 2016 unternahm der Ständerat in der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** einen entscheidenden Schritt: Statt "maximal" in die Zweckbindungsbestimmung der Mineralölsteuer zu schreiben, begann er den Abschnitt mit "In der Regel..". Diese Formulierung biete dieselbe finanzpolitische Flexibilität wie die "maximal"-Formulierung, impliziere aber, dass diese Mittel eben auch gesprochen werden sollen. Damit, so hoffte die KVF-SR, die ihren Entscheid einstimmig gefällt hatte, könnte der Nationalrat sich zufrieden zeigen.

In der Frage des Teuerungsausgleichs blieb der Ständerat aber hart und hielt am bundesrätlichen Entwurf fest.

Der Nationalrat beriet den Kompromissvorschlag bereits am nächsten Tag und stimmte bei den letzten zwei verbliebenen Differenzen dem Ständerat zu. Damit war die Vorlage bereit für die Schlussabstimmung, welche noch in der Herbstsession 2016 stattfand.

Am 30. September nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zur Schaffung des NAF mit 41 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, das Bundesgesetz über den NAF wurde einstimmig gutgeheissen. Der Nationalrat nahm gleichentags den Bundesbeschluss mit 146 zu 48 bei 4 Enthaltungen und das Bundesgesetz mit 196 zu 2 Stimmen (keine Enthaltungen) an.

Die Vorlage wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 dem Stimmvolk vorgelegt.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. Februar 2017 konnte das Stimmvolk an der Urne über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** befinden. Die Abstimmung über den NAF stand jedoch im Schatten der Unternehmenssteuerreform III, deren Abstimmungskampf deutlich kontroverser und mit viel mehr Medienpräsenz geführt worden war. Mit fast 62% Ja-Stimmen wurde der NAF sehr deutlich gutgeheissen. Laut Voto-Bericht wurde die Notwendigkeit einer Finanzierungslösung für die Strasseninfrastruktur in allen Bevölkerungssegmenten anerkannt.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46.6%

Ja: 1'503'746 (61.9%) / Stände: 20 6/2

Nein: 923'783 (38.1%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, FDP, GLP, SVP.

- Nein: GPS (1)*, SP (3)*, EDU.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen.¹³

Für eine elektronische Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)

Strassenverkehr

Mittels Postulat unternahm die KVF-NR einen neuen Versuch zur Einführung einer **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)**. Die E-Vignette war bereits mehrfach angedacht worden und von der Regierung erwünscht, das Volks-Nein in der Abstimmung zur Erhöhung des Vignettenpreises von 2013 (bei welcher es auch um flexiblere Kurzzeit-Vignetten ging, deren Einführung von der Regierung mit der E-Vignette in Zusammenhang gesehen wurde) hatte jedoch das vorläufige Ende dieses Anliegens bedeutet. Bundesrätin Widmer-Schlumpf zeigte sich denn im Rat auch erfreut, dass die E-Vignette erneut geprüft werden solle, und bekundete ihre Bereitschaft, das Postulat zu erfüllen. Widerstand kam von einer Minderheit Wobmann (svp, SO), die in der E-Vignette einen Überwachungsmechanismus und den Grundstein zum Mobility Pricing sah. Der Nationalrat nahm das Postulat im März 2015 mit 129 gegen 51 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 02.03.2015
NIKLAUS BIERI

Mit einem Bericht zur **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)** kam der Bundesrat der Forderung eines Postulats der KVF-NR von 2014 nach. Der im Dezember 2016 erschienene Bericht legt dar, dass die E-Vignette gegenüber der Klebevignette deutliche Vorteile aufweist und ein Systemwechsel ertragsneutral möglich ist. Der Bundesrat spricht sich im Bericht grundsätzlich für die Einführung der E-Vignette aus, sieht nach der Abstimmungsniederlage von 2013 aber keinen Handlungsspielraum für eine Preiserhöhung und lehnt Kurzzeitvignetten ab, weil diese zu Mindereinnahmen führen könnten. Zudem hält der Bundesrat fest, dass er den Datenschutz sehr ernst nehme.

Im Juni 2017 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.¹⁵

POSTULAT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Freiwillige digitale Vignette

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 13.03.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 zur Schaffung einer **freiwilligen digitalen Vignette** fordert den Bundesrat auf, gesetzliche Grundlagen für die Wahlfreiheit zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Vignette zu schaffen. Der Bundesrat anerkannte einen gewissen Handlungsbedarf, zumal es bereits zuvor Aufträge in diese Richtung gegeben habe (Postulat 14.4002 und Motion 16.3009). Wegen Kritik an hohen Investitionskosten und aus datenschützerischen Bedenken sei bisher noch kein entsprechendes Projekt umgesetzt worden. Der Bundesrat habe aber eine Aussprache zum weiteren Vorgehen durchgeführt und werde dem Parlament bis Ende Juni 2019 eine Botschaft vorlegen, erklärte die Regierung.

Im Nationalrat, der im März 2019 über die Motion zu befinden hatte, griff Nationalrat Giezendanner (svp, AG) den Motionär an und unterstellte ihm, mit dieser Motion das Road Pricing einführen zu wollen. Ulrich Giezendanner liess sich sogar dazu hinreissen, Kandidaten, die sich im kommenden Wahlherbst gegen Martin Candinas durchsetzen wollen, Tipps zu geben. Eine Debatte zur Sache fand jedoch nicht statt. Die geschlossene SVP-Fraktion und eine Mehrheit der FDP-Fraktion unterlagen bei der Annahme der Motion einer knappen Ratsmehrheit aus Mitte und Links-Grün mit 91 gegen 96 Stimmen (bei 4 Enthaltungen).¹⁶

MOTION

DATUM: 18.09.2019
NIKLAUS BIERI

Als die Motion Candinas (cvp, GR) zur Einführung einer **freiwilligen digitalen Vignette** im September 2019 in den Ständerat kam, war das Parlament in der Zwischenzeit in dieser Sache vom Bundesrat überholt worden: Wie angekündigt hatte der Bundesrat im Sommer 2019 eine Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes verabschiedet, in welcher es um die Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette ging. Die Botschaft stützte sich einerseits auf die Motion KVF-SR (16.3009), die im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds angenommen worden war und die Umstellung auf eine E-Vignette verlangte, andererseits nahm die Vorlage des Bundesrates die Forderung der Motion Candinas nach einer freiwilligen E-Vignette auf, weil die Vernehmlassungsergebnisse zur Umstellung auf die E-Vignette sehr kontrovers ausgefallen waren. In der Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wurde die Abschreibung der Kommissionsmotion 16.3009 beantragt.

Obschon die Motion Candinas damit eigentlich bereits erfüllt war, nahm die kleine Kammer die Motion diskussions- und oppositionslos pro forma noch an. Die Behandlung der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wird voraussichtlich in der Wintersession 2019 aufgenommen.¹⁷

BUNDES RATSGESCHÄFT

DATUM: 05.11.2019
NIKLAUS BIERI

An ihrer Sitzung im November 2019 äusserte sich die ständerätliche Verkehrskommission zur **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes**. Der Bundesrat hatte im August 2019 – die Einführung einer freiwilligen E-Vignette beabsichtigend – eine entsprechende Botschaft verabschiedet. Die KVF-SR begrüsst die Einführung einer freiwilligen E-Vignette als richtigen Schritt. Die seit Jahren verschiedentlich vorgebrachte Idee einer elektronischen Vignette für die Nationalstrassenabgabe werde auf freiwilliger Basis eingeführt, was sehr bürgerfreundlich sei: Die Vignette könne sowohl im In- wie im Ausland online bestellt und bezahlt werden und auch der Mehraufwand bei einem Fahrzeugwechsel entfalle. Die Kommission beantragte ihrem Rat einstimmig, die Vorlage ohne Änderungen anzunehmen.¹⁸

BUNDES RATSGESCHÄFT

DATUM: 17.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** zwecks Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette wurde in der Wintersession 2019 im Ständerat traktandiert. Der Erstrat folgte der Empfehlung seiner Kommission und nahm, nachdem sowohl Kommissionssprecher Stefan Engler (cvp, GR) wie auch Bundesrat Ueli Maurer dem Rat versichert hatten, es gebe keine Datenschutzproblematik in der vorliegenden Regelung, die Vorlage mit 39 gegen 2 Stimmen (ohne Enthaltungen) an.

Zudem schrieb der Ständerat die Motion KVF-SR für die Einführung einer elektronischen Vignette (Mo. 16.3009) ab, welche im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassenfonds im März bzw. Juni 2016 angenommen worden war und welche gemäss Regierung mit der nun behandelten bundesrätlichen Vorlage erfüllt sei.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.02.2020
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2020 behandelte die KVF-NR die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** beziehungsweise die Einführung einer freiwilligen digitalen Autobahnvignette. Die Kommission beantragte ihrem Rat zwar mit 18 zu 6 Stimmen, die Vorlage anzunehmen, doch in einem Punkt hatte die Kommissionsmehrheit Bedenken: Sie störte sich an den vorgesehenen automatisierten Kontrollen mit fix installierten Anlagen. Knapp – mit 12 zu 11 Stimmen – beantragte die Kommission ihrem Rat eine Änderung, gemäss der Kontrollen ausschliesslich stichprobenartig mit mobilen Geräten erlaubt sein sollen. Zudem stellte die Kommissionsmehrheit den Antrag, dass die Eidgenössische Zollverwaltung die Vignette nicht nur noch an der Grenze verkaufe, sondern weiterhin auch im Ausland vertreibe. Eine Kommissionsminderheit beantragte dem Rat Nichteintreten, weil sie hohe Kosten erwartete und befürchtete, die E-Vignette sei ein erster Schritt zur Einführung von Mobility Pricing. Weitere Minderheitsanträge enthielten die Forderungen, der Bundesrat dürfe die Abschaffung der herkömmlichen Klebevignette nicht ohne Konsultierung des Parlamentes bestimmen und die Busse bei der Benützung der Nationalstrassen ohne gültige Vignette sei von aktuell CHF 200 auf CHF 80 zu reduzieren.²⁰

MOTION
DATUM: 16.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem der Ständerat in der Wintersession 2019 die **Abschreibung der Motion Candinas (cvp, GR) zur Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette** beschlossen hatte, tat es ihm der Nationalrat in der Herbstsession 2020 gleich. Die Motion, überwiesen im Jahr 2019, hatte den Bundesrat dazu aufgefordert, die notwendigen Grundlagen für eine freiwillige digitale Vignette – alternativ zur Klebevignette – zu erarbeiten. Im Rahmen der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (BRG 19.045) war dieses Anliegen umgesetzt worden.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 beugte sich der Nationalrat über die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes betreffend die Einführung der E-Vignette**. Er sprach sich mehrheitlich für die Vorlage aus, einzig die SVP opponierte generell gegen die Einführung der elektronischen Vignette. Nadja Pieren (svp, BE) befürchtete, dass die Einführung der E-Vignette der erste Schritt in Richtung eines Mobility-Pricings sein könnte. Der Nationalrat schuf mit der Annahme einzelner Anträge gewisse Differenzen zum Ständerat. So beschloss er etwa, dass nur stichprobenartig mit mobilen Geräten kontrolliert werden dürfe, ob ein Fahrzeug über eine Vignette verfügt. Zudem entschied die grosse Kammer, dass die Klebevignette weiterhin auch im Ausland und nicht nur direkt an der Grenze verkauft werden soll.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 beugte sich der Ständerat ein zweites Mal über die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur **Einführung der E-Vignette**. Nach dieser Debatte bestanden noch immer zwei Differenzen zum Nationalrat. Die erste Differenz wurde mit der Zustimmung zu einem Minderheitsantrag Herzog (sp, BS) aufrecht erhalten. Durch diesen beschloss der Ständerat, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Auch Bundesrat Maurer sprach sich in der Debatte für diesen Minderheitsantrag aus, resultierte durch diesen doch eine Einsparung von CHF 8 Mio. pro Jahr. Die zweite Differenz betraf die Kontrollen zur Durchsetzung der Abgabe. Hier schlug die kleine Kammer vor, dass die Kantone selber entscheiden können, ob sie nebst mobilen Geräten auch feste Anlagen für die automatisierten Kontrollen einsetzen wollen. Mit diesen Differenzen ging das Geschäft zurück an den Nationalrat.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In zwei Sitzungen konnten National- und Ständerat in der Wintersession 2020 die letzten Differenzen bereinigen und sich auf die **Einführung der E-Vignette** einigen. Der Nationalrat folgte dem Entscheid des Ständerates, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Bezüglich der Kontrollen der E-Vignette wurde festgehalten, dass die EZV und die Kantone automatisierte Kontrollen mit fixen Anlagen und mit mobilen Geräten durchführen dürfen; hierbei hatte sich der Ständerat dem Entscheid des Nationalrates angeschlossen.

In der Schlussabstimmung im Nationalrat sprachen sich alle Fraktionen ausser der geschlossen dagegen stimmenden SVP-Fraktion und einer Person der CVP-Fraktion, welche sich der Stimme enthielt, für die Annahme des Entwurfs aus. Im Ständerat stimmten 39 Mitglieder dem Entwurf zu, drei Mitglieder der SVP enthielten sich der Stimme.²⁴

Mitte Juni 2023 gab der Bundesrat bekannt, die **E-Vignette** für die Benutzung der Schweizer Nationalstrassen **per 1. August 2023** einzuführen. Der Bundesrat genehmigte dazu die Totalrevision der Nationalstrassenabgabeverordnung (NSAV). «Ab August muss nicht mehr geklebt werden», titelte der «Blick». Nebst den klassischen Klebevignetten konnten Fahrzeugführende die Vignette neu wahlweise auch online und damit zeit- und ortsunabhängig auf der Internetseite des BAZG erwerben und auf ihr Kontrollschild einlösen. Während die Klebevignetten an das Fahrzeug gebunden waren, erlaubte die elektronische Form auch die Einlösung auf Wechselnummern. Sowohl der Preis als auch der Gültigkeitszeitraum blieben jedoch mit der physischen Etikette identisch.²⁵

1) FF, 2008, p. 1215 ss.

2) BO CN, 2009, p. 749 ss., 757 ss. et 1789 ss.; BO CE, 2009, p. 892 ss. et 1173 s.

3) BO CN, 2010, p. 171 ss., 328 et 575; BO CE, 2010, p. 104 s., 266 et 361; FF, 2010, p. 1907 ss.

4) Presse vom 25.8.11 (Vignette).

5) BBl, 2015, S. 2065 ff.; AZ, NZZ, TA, 19.2.15

6) AB SR, 2015, S. 886 ff.; SGT, 18.9.15

7) AB SR, 2016, S. 171 ff.; AZ, BZ, NZZ, SGT, 16.3.16

8) AB NR, 2016, S. 1067 ff.; AB NR, 2016, S. 1090 ff.; AZ, NZZ, TA, TG, 16.6.16

9) Medienmitteilung KVF-S, 16.8.2016

10) AB SR, 2016, S. 635 ff.; AZ, 15.9.16

11) AB NR, 2016, S. 1460 ff.; AZ, NZZ, 22.9.16

12) AB NR, 2016, S. 1624.; AB NR, 2016, S. 1836 f.; AB SR, 2016, S. 768 ff.; AB SR, 2016, S. 875.; NZZ, 28.9.16

13) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17

14) AB NR, 2015, S. 25 f.

15) Bericht BR

16) AB NR, 2019, S. 309 f.

17) AB SR, 2019, S. 777; BBl, 2019, S. 5889 ff.

18) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.11.19; TA, 6.11.19

19) AB SR, 2019, S. 1190 ff.; CdT, NZZ, 18.12.19

20) Medienmitteilung der KVF-NR vom 18.2.20

21) AB NR, 2020, S. 1523 ff.; AB SR, 2019, S. 1190 ff.

22) AB NR, 2020, S. 1523 ff.

23) AB SR, 2020, S. 1214 f.

24) AB NR, 2020, S. 2405 ff.; AB NR, 2020, S. 2727; AB SR, 2020, S. 1314; AB SR, 2020, S. 1437

25) Medienmitteilung BR vom 16.6.23; Medienmitteilung BR vom 25.7.23; Medienmitteilung BR vom 4.8.23; 24H, CdT, Lib, 17.6.23; Blick, CdT, 26.7.23; CdT, Lib, 2.8.23; CdT, Lib, 3.8.23