



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

Preisüberwachung PUE

Gebührenvergleich Strassenverkehrsämter 2014

Bern, Dezember 2014



Inhaltsverzeichnis

1	Zweite Marktbeobachtung nach 2010	3
2	Fahrzeugausweis	3
3	Lernfahrausweis.....	4
4	Führerausweis Kategorie B.....	5
5	Internationaler Führerausweis.....	6
6	Periodische Fahrzeugprüfung	7
7	Praktische Fahrprüfung Kategorie B	8
8	Lebensdauer-Modelle	9
9	Gebührenvergleich für die Erstzulassungen eines Neu- und Gebrauchtwagens nach Direktimport in die Schweiz	12
10	Kostendeckungsprinzip und Gebührenhöhe	19
11	Fazit.....	25

1 Zweite Marktbeobachtung nach 2010

Bereits 2010 hatte sich die Preisüberwachung (PUE) mit den Gebühren der Strassenverkehrsämter befasst. Dabei wurden zum Teil erhebliche interkantonale Unterschiede festgestellt. Im Bericht von 2010 wurden die Gebühren anhand eines Lebensdauer-Modells verglichen. In der aktuellen Untersuchung wurden zudem einzelne Ausweisgebühren direkt miteinander verglichen. Die für diesen Bericht verwendeten Daten sind alle auf dem Stand 2014. In einer Umfrage bei den kantonalen Ämtern im August/September 2014 wurden die einzelnen Gebühren auf ihre Korrektheit geprüft.

2 Fahrzeugausweis

Jedes Fahrzeug erhält bei der erstmaligen Inverkehrsetzung in der Schweiz einen schweizerischen Fahrzeugausweis. Die Gebühren für einen Fahrzeugausweis sind kantonal verschieden. Der Kanton Genf sticht mit 95 CHF heraus. 70 CHF verlangen die Kantone Jura und Neuenburg¹ und am unteren Ende der Skala sind die Kantone Zürich, St. Gallen, Aargau und Freiburg, die allesamt je 40 CHF für den Fahrzeugausweis verlangen. Der Kanton Luzern verlangt am wenigsten – nämlich 30 CHF. Der Mittelwert aller Schweizer Kantone beträgt 51 CHF.

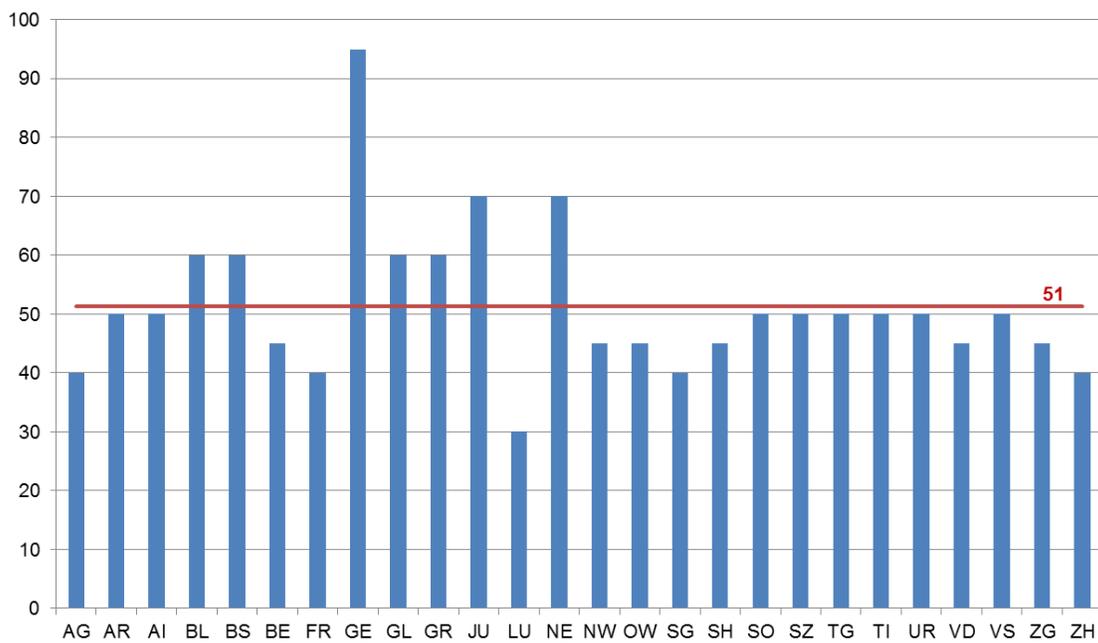


Abbildung 1 Interkantonaler Gebührenvergleich Fahrzeugausweise in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert

¹ Der Service Cantonal des Automobiles de la Navigation des Kantons Neuenburg wird diese Gebühr per 1.1.2015 von 70 auf 65 Franken senken.



3 Lernfahrausweis

Der Lernfahrausweis kann erst nach dem Absolvieren eines Nothelferkurses, nach bestandener Theorieprüfung und dem Erreichen des Mindestalters erworben werden.² Die Gebühr für den Lernfahrausweis für die Kategorie B umfasst neben dem eigentlichen Ausweis auch die Gesuchsbearbeitung. Der Lernfahrausweis kostet im Kanton Waadt mit 30 CHF am wenigsten. Auch geringe Gebühren bezahlt der/die Gesuchsteller/in für einen Lernfahrausweis in den Kantonen Aargau, Fribourg, Genf, Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie Tessin (je 50 CHF). Am teuersten ist der Kanton Basel-Landschaft mit 105 CHF. In den Kantonen Basel-Stadt und Jura sind es 90 bzw. 89 Franken. Der Mittelwert über alle Kantone hinweg liegt bei 65 CHF.

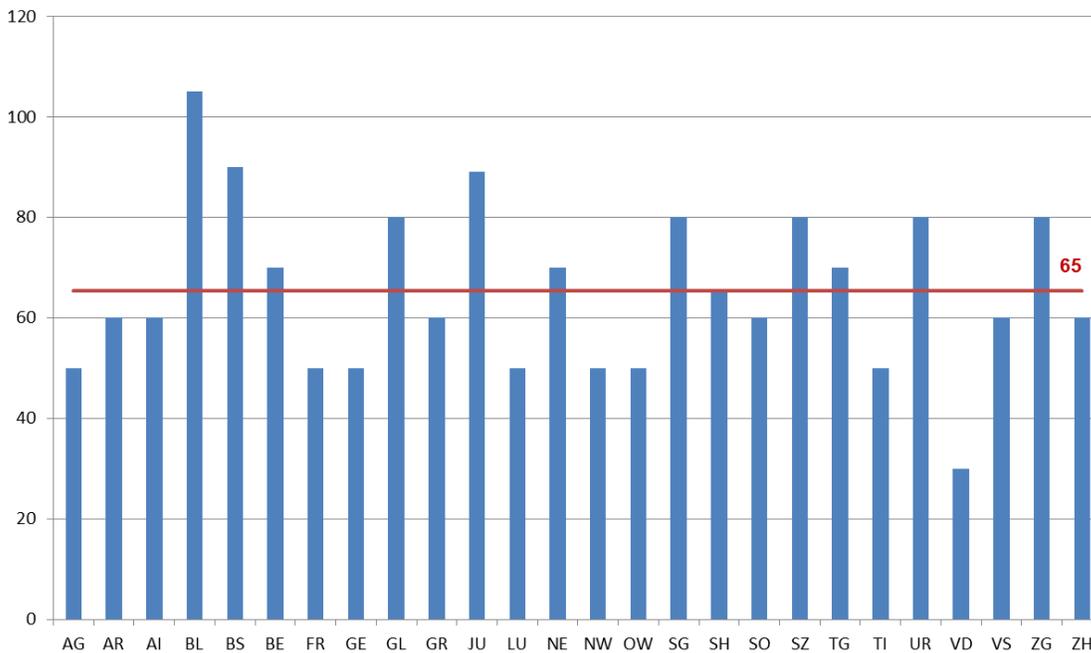


Abbildung 2: Interkantonaler Gebührenvergleich für Lernfahrausweise im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert

² Die Schweizer Behörden Online: <https://www.ch.ch/de/lernfahrausweis-beantragen/>.



4 Führerausweis Kategorie B

Nach der bestandenen praktischen Führerprüfung besteht die Berechtigung zum Erwerb des Führerausweises. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt verlangen für einen Führerausweis mit 75 CHF mit Abstand die höchsten Gebühren. Die Kantone Graubünden und Jura folgen auf dem zweiten Platz mit 70 CHF. Auf Rang drei liegt der Kanton Glarus mit einer Gebühr von 65 CHF. Am wenigsten hingegen verlangen die Kantone Aargau und Zürich mit je 35 CHF, gefolgt von Fribourg mit 40 CHF. Der Kanton Luzern hat die Gebühren in diesem Bereich per 1.1.2014 von 50 Franken auf 45 Franken gesenkt. Der Mittelwert der Gebühren für einen Führerausweis der Kategorie B liegt in der Schweiz bei 54 CHF.

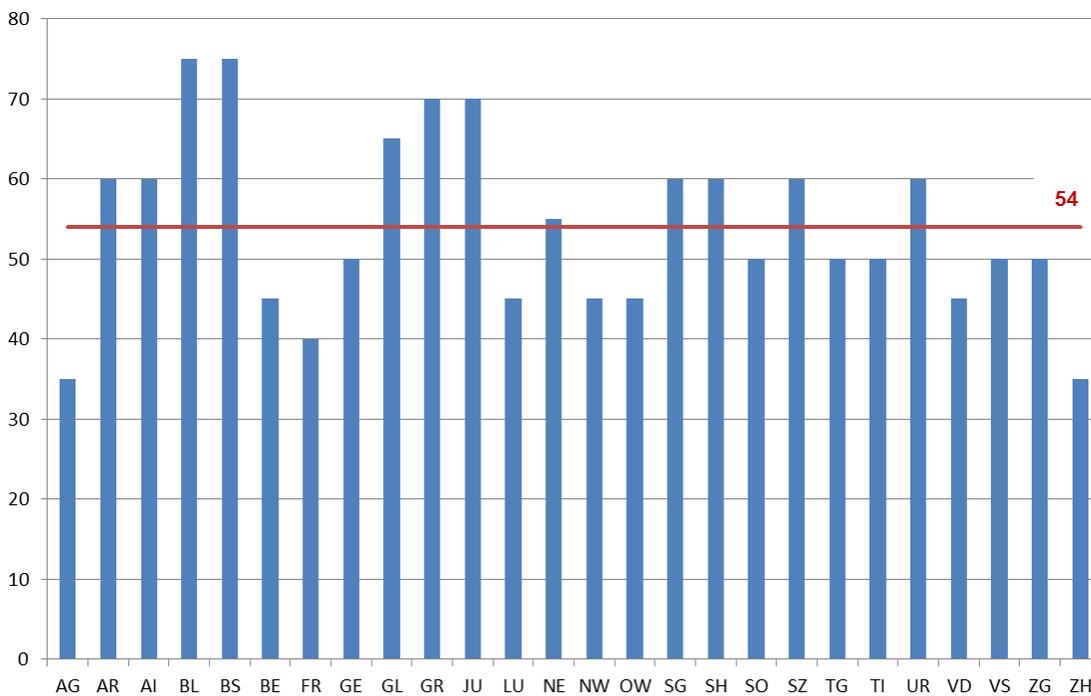


Abbildung 3: Interkantonaler Gebührenvergleich für Führerausweise in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert



5 Internationaler Führerausweis

Der internationale Führerausweis ist drei Jahre gültig und kann nicht verlängert werden. Er ist eine Übersetzung des nationalen Führerausweises und deswegen auch nur mit einem solchen gültig.³ Für einen internationalen Führerausweis müssen die Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton Zürich mit 15 CHF am wenigsten bezahlen. 25 CHF bezahlen Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller in den Kantonen Fribourg und Aargau, gefolgt von den Kantonen St. Gallen und Waadt mit 30 CHF. Die Kantone Glarus und Graubünden verlangen mit je 60 CHF am meisten. Die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden, Solothurn und Uri folgen mit je 50 CHF. Im Durchschnitt kostet der internationale Führerausweis in der Schweiz knapp 41 CHF.

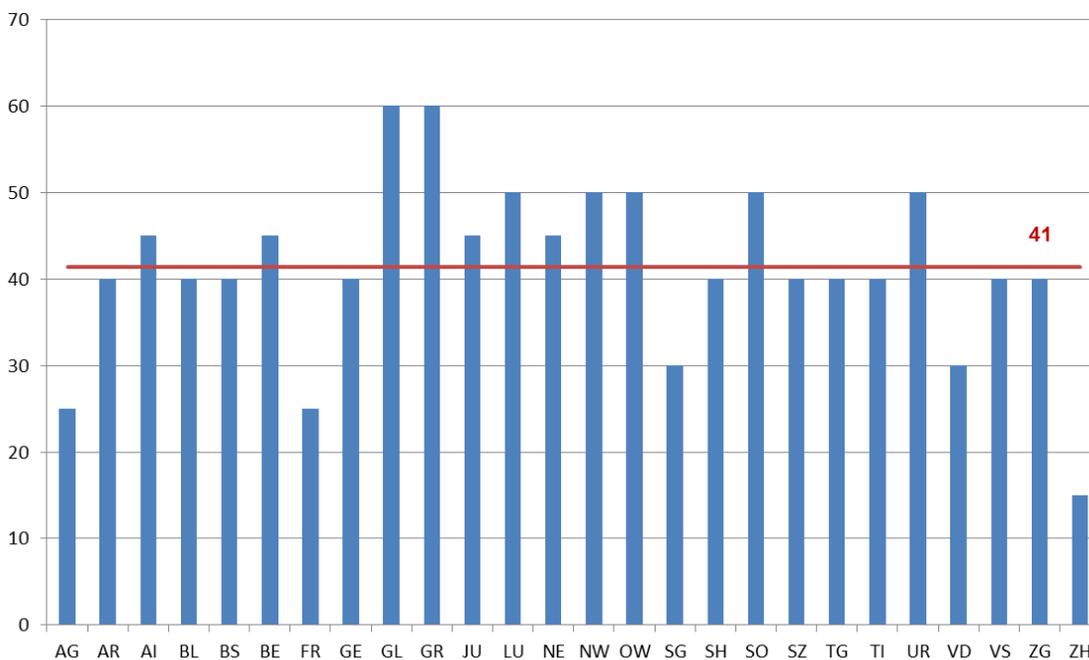


Abbildung 4: Interkantonaler Gebührenvergleich für internationale Führerausweise in CHF (Stand 2014);
rote Linie = ungewichteter Mittelwert

³ Die Schweizer Behörden Online: <https://www.ch.ch/de/internationaler-fuhrerausweis/>.



6 Periodische Fahrzeugprüfung

Gemäss Gesetz respektive dessen Verordnung⁴ müssen alle amtlich zugelassenen Fahrzeuge regelmässig einer periodischen Nachprüfung unterzogen werden. Die Preisüberwachung hat die Gebühren für eine periodische Fahrzeugprüfung für Personenwagen verglichen. Die Dauer der Prüfung wurde nicht berücksichtigt. Die Kantone Wallis, Tessin, Neuenburg, Graubünden und Genf verlangen 70 CHF für eine periodische Fahrzeugprüfung. Der Kanton Jura und die Kantone Luzern und St. Gallen folgen mit 68 CHF bzw. 67 CHF pro Fahrzeugprüfung. Die Kantone Appenzell Innerrhoden, Fribourg und Solothurn verlangen mit je 50 CHF am wenigsten für eine periodische Fahrzeugprüfung. Im Durchschnitt kostet eine periodische Fahrzeugprüfung in der Schweiz 62 CHF.

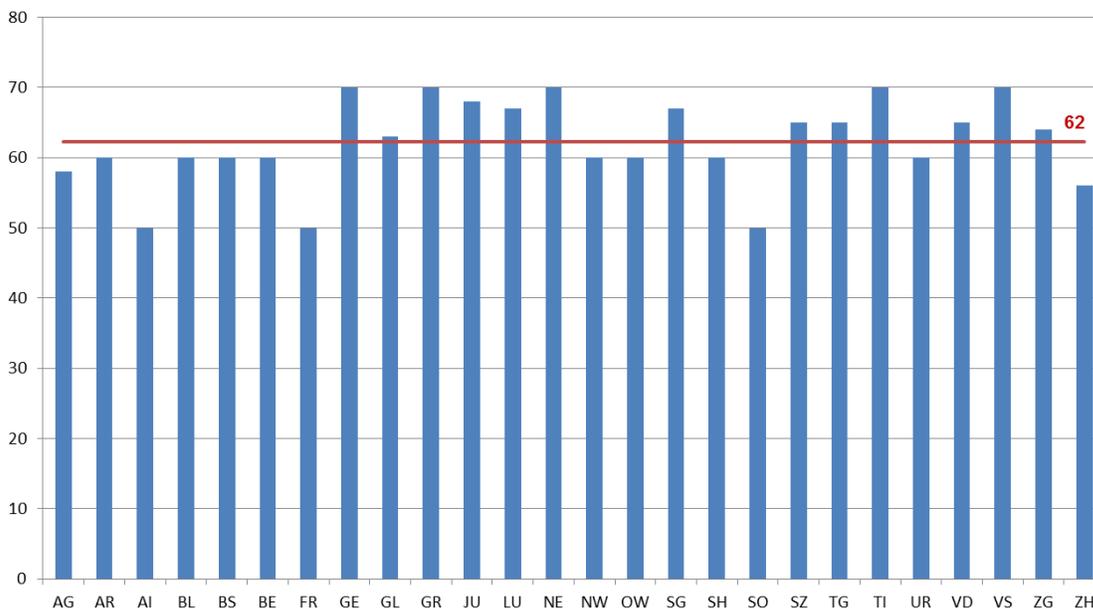


Abbildung 5: Interkantonaler Gebührenvergleich für eine periodische Fahrzeugprüfung Personenwagen im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert

Im Durchschnitt blieben die Gebühren für die periodische Fahrzeugprüfung eines Personenwagens in der Schweiz zwischen 2010 und 2014 in etwa gleich. Im Vergleich zu 2010 fallen dennoch einige Gebührenerhöhungen auf: Die Kantone Tessin und Appenzell Innerrhoden erhöhten die Gebühr um je 10 CHF auf 70 CHF (Tessin) bzw. 50 CHF (Appenzell Innerrhoden).⁵ Der Kanton Zug erhöhte die Gebühr von 57.60 CHF auf 64 CHF. Zwei Kantone senkten die Gebühr: Der Kanton Jura um 1 CHF von 69 CHF auf 68 CHF und deutlicher der Kanton Thurgau von 80 CHF auf 65 CHF.

⁴ SR 741.41 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), Art. 33 Periodische Prüfungspflicht: <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19950165/index.html#a33>.

⁵ Ständekommissionsbeschluss vom 19. Oktober 2010 über die Höhe der Strassenverkehrsabgaben für das Jahr 2011 (Gesetzesammlung Appenzell I.Rh. 741.011).



7 Praktische Fahrprüfung Kategorie B

Auch bei der praktischen Fahrprüfung der Kategorie B ergeben sich interkantonale Differenzen, sowohl im Preis als auch in der Prüfungsdauer. Die Dauer der Prüfung ist auch hier nicht in allen Kantonen identisch. Die Kantone Ob- und Nidwalden sowie Glarus weichen mit einer Gesamtdauer von 75 Minuten von der üblichen Norm von 60 Minuten ab. Beim Kanton Glarus kann dies mit praktischen Gründen - nämlich mit der Distanz zwischen dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Glarus in Schwanden und der Autobahn - begründet werden. Bei der Auswertung wurden wiederum lediglich die Gebührenhöhe für eine Fahrprüfung unabhängig von ihrer Dauer gegenübergestellt. Die praktische Fahrprüfung der Kategorie B ist im Kanton St. Gallen mit 150 CHF am teuersten. Danach folgen der Kanton Graubünden (140 CHF), der Kanton Zürich (134 CHF) und der Kanton Bern mit 132 CHF. Am anderen Ende der Skala liegen der Kanton Wallis mit 90 CHF, der Kanton Appenzell Ausserrhoden mit 100 CHF sowie die Kantone Appenzell Innerrhoden und Fribourg mit je 110 CHF pro praktische Fahrprüfung. Durchschnittlich kostet eine praktische Fahrprüfung der Kategorie B in der Schweiz 120 CHF.

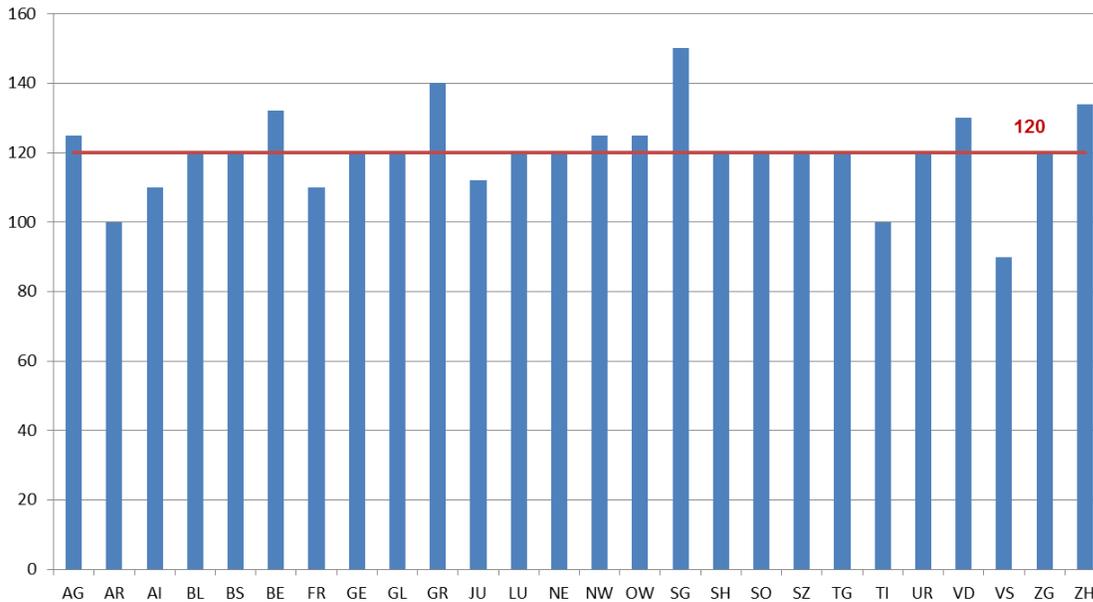


Abbildung 6: Interkantonaler Gebührenvergleich Gebühren für eine praktische Fahrprüfung in der Kategorie B im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert



8 Lebensdauer-Modelle

Wie bereits 2010 interessierte auch in der aktuellen Marktbeobachtung die Höhe der wichtigsten Gebühren⁶ (aus Sicht des Verbrauchers), welche einem Autofahrenden vom Strassenverkehrsamt während seines Lebens verrechnet werden. Dabei handelt sich um eine Vereinfachung. Ziel des Vergleichs ist es, die einzelnen Gebührenkategorien aus den Kapiteln 2 bis 7 sinnvoll zusammenzufassen, um das Total vergleichen zu können. Da die Gebühr für einen internationalen Führerschein viel weniger Gewicht hat als zum Beispiel die periodische Fahrzeugprüfung, sind die einzelnen Gebühren entsprechend zu gewichten. Dazu wurden dieselben „Lebensdauer“-Modelle verwendet wie vor vier Jahren: einerseits ein „Neuwagen-Modell“ (vgl. Abbildung 7) und andererseits ein „Occasionswagen-Modell“ (vgl. Abbildung 8). In beiden Modellen wird angenommen, dass eine Person 60 Jahre⁷ lang einen Personenwagen besitzt und die Gebühren für Lernfahrausweis, Führerausweis und praktische Führerprüfung einmal im Leben in Rechnung gestellt werden.⁸ Der internationale Führerausweis wurde ein halbes Mal eingerechnet. Zudem wird von einer Lebensdauer für einen Personenwagen von 15 Jahren ausgegangen. Die Prüfungen müssen zuerst nach 4, danach nach 3 Jahren und dann alle 2 Jahre durchgeführt werden. Das ergibt pro Fahrzeug 5 Fahrzeugprüfungen. Es wurden folgende Annahmen getroffen:

- ▶ Neuwagen-Modell: Der/die Fahrzeuglenker/in wechselt den Personenwagen 4-mal im Leben, nach je 15 Jahren wird wieder ein neues Fahrzeug angeschafft. Daher werden 4 Fahrzeugausweise benötigt und es müssen gesamthaft 20 Fahrzeugprüfungen durchgeführt werden.
- ▶ Occasionswagen-Modell: Der/die Fahrzeuglenker/in wechselt den Personenwagen 8-mal im Leben. Der/die Lenker/in kauft jeweils ein 7.5 jähriges Fahrzeug und fährt dieses während 7.5 Jahren. Dies ergibt 8 Fahrzeugausweise und 32 Fahrzeugprüfungen.

⁶ Ein korrekter Vergleich unter Berücksichtigung aller Gebühren wäre einerseits sehr aufwendig. Dies hätte zudem weitere Annahmen zur Anzahl Wohnortwechsel etc. bedingt. Da dies nur in Einzelfällen, jedoch nicht für alle Kundinnen und Kunden die Realität korrekt abbilden könnte, würden solche Konkretisierungen die Allgemeingültigkeit des Vergleichs schmälern, ohne wesentliche zusätzliche Erkenntnisgewinne.

⁷ Dabei wird davon ausgegangen, dass die aktuelle Gebührenhöhe beibehalten wird.

⁸ Das Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern gab der PUE folgende Rückmeldung: „Vor 50 Jahren waren der Mobilitätswille und die Mobilitätsmöglichkeiten viel kleiner als heute, d.h. vor 50 Jahren hat der Durchschnittsmensch nicht mit 18 Jahren ein eigenes Auto gekauft und bis zum 78. Altersjahr gefahren. Selbst für heutige Verhältnisse scheint die 60-jährige Zeitspanne eher zu lange. Ferner dürfte aus diesem Lebensdauer-Modell nicht der Schluss gezogen werden, dass bei einer Durchschnittsperson in der Schweiz diese Lebensdauer-Gebühren anfallen, denn der Motorisierungsgrad 2013 beträgt im schweizerischen Mittel nur gerade 537 Personenwagen auf 1000 Einwohner.“

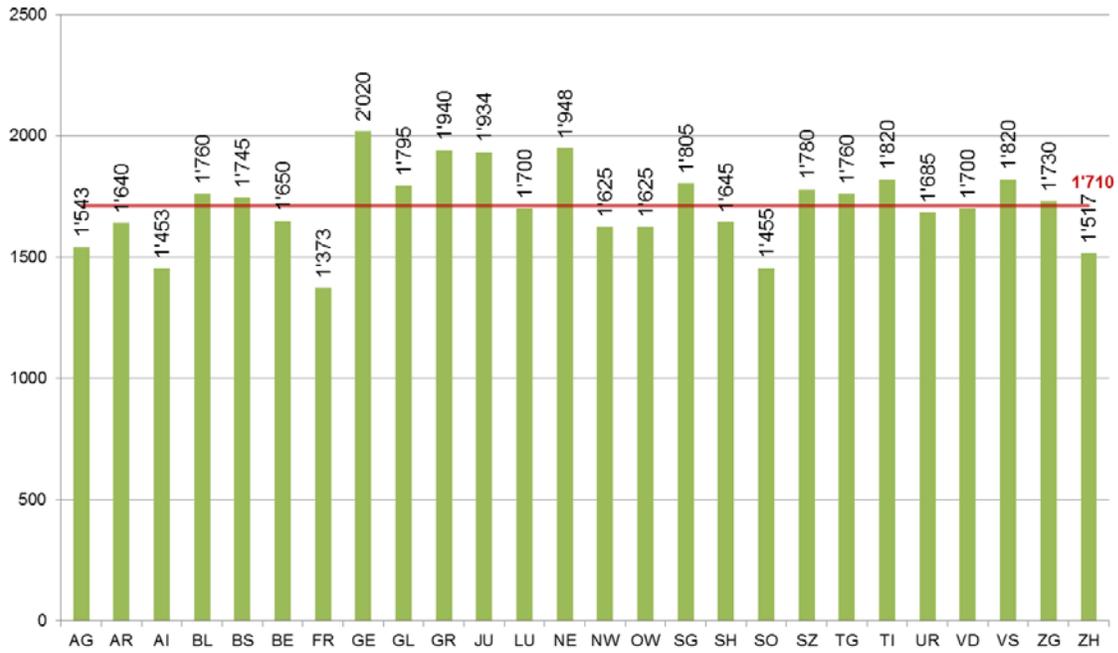


Abbildung 7: Interkantonaler Gebührenvergleich Lebensdauer-Modell „Neuwagen“ in CHF (Stand 2014);
rote Linie = ungewichteter Mittelwert

Die Gebühren setzen sich aus den Gebühren für den Lernfahrausweis, für die praktische Führerprüfung und für den Führerausweis zusammen. Dazu kommt die halbe Gebühr des internationalen Führerausweises sowie 4-mal die Gebühr für den Fahrzeugausweis und 20-mal die Gebühr für eine periodische Fahrzeugprüfung.

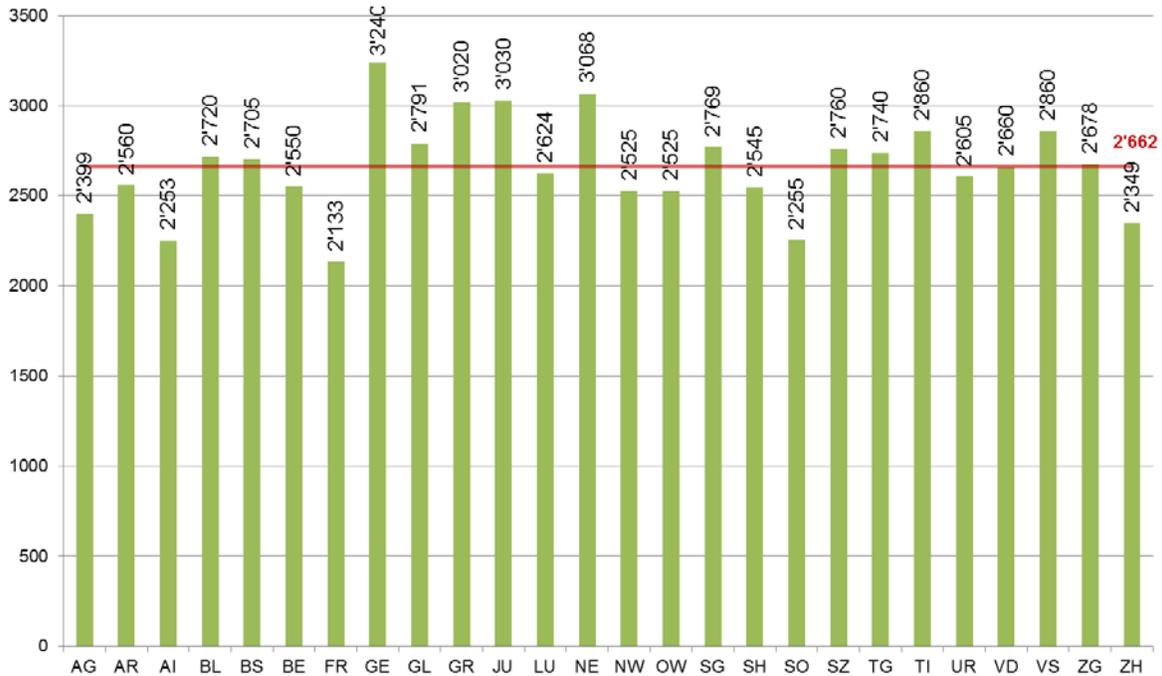


Abbildung 8: Interkantonaler Gebührenvergleich Lebensdauer-Modell „Occasionswagen“ 2014 in CHF;

rote Linie = ungewichteter Mittelwert

Die Gebühren setzen sich aus den Gebühren für den Lernfahrausweis, für die praktische Führerprüfung und für den Führerausweis zusammen. Dazu kommt die halbe Gebühr des internationalen Führerausweises sowie 8-mal die Gebühr für den Fahrzeugausweis und 32-mal die Gebühr für eine periodische Fahrzeugprüfung.

Die Kantone Genf, Jura, Graubünden und Neuenburg sind bei beiden Lebensdauer-Modellen die klaren Spitzenreiter im Gebührenvergleich. Dahinter folgen die Kantone Tessin und Wallis. Appenzell Innerrhoden ist trotz Anpassung der Gebühr für die periodische Fahrzeugprüfung weiterhin einer der günstigsten Kantone. Die Gebühren sind nur im Kanton Fribourg geringer. Ebenfalls günstig sind die Kantone Aargau, Solothurn und Zürich. Der Kanton Thurgau ist dank seiner Senkung der Gebühr für die periodische Fahrzeugprüfung im Vergleich zu den anderen Kantonen wesentlich günstiger geworden, befindet sich immer noch knapp über dem Durchschnitt.

Im Durchschnitt bezahlt ein Schweizer Autolenker während seiner Lenkzeit 1'710 CHF Gebühren, sofern er einen Neuwagen besitzt und 2'662 CHF bei der ausschliesslichen Verwendung von Occasionswagen gemäss Modellbeschreibung auf Seite 9.



9 Gebührenvergleich für die Erstzulassungen eines Neu- und Gebrauchtwagens nach Direktimport in die Schweiz

Hintergrundinformationen zur Erstzulassung eines aus der EU direktimportierten Personenwagens mit oder ohne Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, COC):

Die meisten Fahrzeugkäufe der Schweiz erfolgen über Haupt- und Parallelimporteure. Diesen stehen Importe zum Eigengebrauch (sog. Direktimporte) gegenüber, darunter fallen auch Eigenimporte⁹. Beim Direktimport eines Personenwagens in die Schweiz fallen diverse Gebühren an. Der Prozess beinhaltet vier Schritte und sieht wie folgt aus: Das Fahrzeug wird in der EU mit oder ohne Certificate of Conformity (COC) gekauft. Als zweiter Schritt wird das Fahrzeug in die Schweiz eingeführt und verzollt. Dabei wird vom Zoll ein Formular 13.20 A (Prüfungsbericht) ausgestellt. In der Schweiz gelangt der Direktimporteure eines neuen Personenwagens oder eines Personenwagens, bei welchem die erste Inverkehrsetzung vor weniger als einem halben Jahr vor dem Import erfolgte, mit COC und dem Formular 13.20 A an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Festlegung der Höhe der allfälligen CO₂-Sanktion, bei Grossimporteuren erfolgt die Berechnung einer allfälligen CO₂-Sanktion quartalsweise und wird über den auf Grund des Typengenehmigungsinhabercodes ermittelt. Als vierter und letzter Schritt erfolgt die Zulassung im kantonalen Strassenverkehrsamt gemäss Artikel 30 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) - Einzelprüfung mittels Funktionskontrolle oder Identifikation.¹⁰

Bereits im Bericht der Preisüberwachung zur Frankenstärke aus dem Jahr 2012¹¹ wurde festgehalten, dass dem Parallel- und Direktimport im Schweizer Autohandelsmarkt eine preisdisciplinierende Rolle zukommt. Nachdem der Marktanteil der direkt importierten Fahrzeuge in der Schweiz aufgrund des günstigen Wechselkurses stark zugenommen hatte, reagierten Schweizer Autohändler und gewährten im grossen Rahmen Euro-Rabatte. Dadurch wurden Neuwagen in der Schweiz günstiger. Gemäss Angaben des VFAS¹² hatte sich der Anteil der Direktimporte am Automarkt innerhalb des Jahres 2011 verdoppelt. Im Januar 2012 wurden fast 12 Prozent aller in der Schweiz verkauften Fahrzeuge parallel- oder direkt importiert. Aufgrund einer Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen¹³ ist laut Aussagen des VFAS gegenüber der PUE der private Direktimport nicht mehr attraktiv. Auch der Anteil der direkt importierten Fahrzeuge sowie der Parallelimporte ist 2013 laut Schätzungen des VFAS auf 5 bis 7% zurückgegangen.

Die Notwendigkeit an sich, wie auch die konkrete Ausgestaltung der schweizerischen Zulassung von direkt importierten Fahrzeugen ist umstritten. Direktimporteure erachten den administrativen Aufwand, welcher mit der Zulassung von direkt importierten Fahrzeugen in der Schweiz verbunden ist, als problematisch. Befürworter streichen heraus, dass den Laien eine minimale Gewähr geboten werde, dass das Fahrzeug rechtens zum Verkehr zugelassen wird und nicht bei einer späteren Fahrzeugprüfung allenfalls

⁹ Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge und Fahrgestelle gemäss Artikel 4 Absatz 1 TGV. Unter Eigengebrauch versteht man, dass ein Fahrzeug auf den Namen des in der Zollveranlagung deklarierten Importeurs in der Schweiz zugelassen wird. Eine spätere Weiterveräußerung und Zulassung auf andere Halter ist möglich.

¹⁰ Prozess beschrieben durch das ASA. Mail vom 30. Mai 2014 an die Preisüberwachung.

¹¹ Preisüberwachung (2012): „Frankenstärke und Preise“, Bern, September 2012, S. 12-13, abrufbar unter <http://www.preisueberwacher.admin.ch> / Themen / Hochpreisinsel – Preispolitik / Dossier Frankenstärke.

¹² Verband Freier Autohandel Schweiz (VFAS).

¹³ Branchenvertreter machen geltend, dass nach dem Einführen der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen der Privatimport kaum mehr attraktiv sei. Analog zur EU hat die Schweiz im Jahr 2012 CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen (PW) eingeführt. Dabei werden Schweizer Importeure verpflichtet, die CO₂-Emissionen der erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassenen PW bis 2015 im Durchschnitt auf 130 Gramm pro Kilometer zu senken.



ausser Verkehr gesetzt würde und Behörden für ihre Tätigkeiten daraus gesicherte Angaben bezögen. Im Jahr 2012 hatte das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) seinerseits eine vereinfachte Zulassung neuer Personenwagen im Rahmen einer Anhörung zur Diskussion gestellt. Es wurde konkret vorgeschlagen, dass neue Personenwagen mit europäischer Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) oder einer schweizerischen Typengenehmigung beim Strassenverkehrsamt nur noch eine Identifikation des Fahrzeugs anstelle der Funktionskontrolle durchlaufen müssten.¹⁴ Dieser Vorschlag stiess gemäss dem Bericht zur Anhörung sowohl bei den Zulassungsbehörden wie auch beim Fahrzeuggewerbe auf breite Zustimmung und wurde in der Folge mit Inkrafttreten per 1. Mai 2012 umgesetzt. Die Strassenverkehrsämter und die Mehrheit der Kantone waren jedoch dagegen, im Bundesrecht die Voraussetzung zu schaffen, dass die kantonalen Zulassungsbehörden diese Fahrzeugidentifikation an Dritte delegieren können.¹⁵ Dieser Vorschlag wurde deshalb nicht weiterverfolgt. Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Motion 13.3818 (Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit) im November 2013¹⁶ festgehalten, dass er die Abschaffung der strassenverkehrsamtlichen Prüfung an den Zulassungsschaltern selbst für Neuwagen und Fahrzeuge bis 12 Monate und 2000 km nicht gutheissen kann. Da eine Vereinfachung des Verfahrens seitens Bund demnach vorderhand leider nicht geplant sein dürfte, hat sich die Preisüberwachung entschieden, diese Gebühren ebenfalls in den Gebührenvergleich aufzunehmen.

Die Preisüberwachung hat sich im vorliegenden Bericht auf den Gebührenvergleich für die Erstzulassung eines direktimportierten Personenwagens mit oder ohne COC aus der EU beschränkt. Diese Erstzulassung erfolgt durch ein Strassenverkehrsamt in der Schweiz. In der Analyse wurden folgende vier Kategorien verglichen: Neuwagen mit COC, Neuwagen ohne COC, Gebrauchtwagen mit COC und Gebrauchtwagen ohne COC. Unterschiedliche Prüfungsinhalte (von einer reinen Identifikationskontrolle bis hin zu einer Konformitätsprüfung und Funktions- und Wirksamkeitskontrolle) führen hier zu unterschiedlich hohen Gebühren. Laut Angaben des Kantons Solothurn¹⁷ seien hierfür verschieden hohe Standard-Arbeitszeitaufwände vorzusehen, welche sich als Paket aus administrativem Aufwand und der eigentlichen Fahrzeugprüfung zusammensetzen würden. Diese reichen von 40 Minuten (Neuwagen mit COC), 100 Minuten (Neuwagen ohne COC), 60 Minuten (Occasionswagen mit COC) bis hin zu 120 Minuten (für einen Gebrauchtwagen ohne COC).

Um einordnen zu können, welche Bedeutung den einzelnen Prüfungen zukommt, hat die PUE den VFAS gebeten, eine Abschätzung bezüglich der relativen Häufigkeiten vorzunehmen. Laut dieser Abschätzung¹⁸ sind vor allem die Gebrauchtwagenprüfungen mit COC und etwas weniger auch diejenigen für Neuwagen

¹⁴ vgl. ASTRA (2012): „Ergebnisse des Anhörungsverfahrens - Mehr Sicherheit für E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS, Verkehrsregelnverordnung VRV und Signalisationsverordnung SSV)“, Ittigen, 19. März 2012, Seiten 4-5.
(Internetdatei: [http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2086/Ergebnisbericht_de_\(L285-0692\).pdf](http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2086/Ergebnisbericht_de_(L285-0692).pdf)).

¹⁵ Bereits seit Langem kann die Zulassungsbehörde gemäss Art. 32 VTS (<http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19950165/index.html>) die Einzelprüfung vor der Zulassung auf Gesuch hin an Personen delegieren, die zur Verwendung der Typengenehmigungen beziehungsweise der Datenblätter berechtigt sind (inkl. Parallelimporteure), wenn sie für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten. Bei dieser Selbstabnahme ist aber mehr als nur die Identifikation des Fahrzeugs erforderlich – zusätzlich muss eine Funktionskontrolle der wichtigsten Vorrichtungen wie Bremsen, Lenkung, Beleuchtung usw. vorgenommen werden.

¹⁶ http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20133818.

¹⁷ Die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn teilte der PUE in einer E-Mail vom 2.10.2014 mit: „Die jeweiligen Zeitaufwände sind Erfahrungswerte, welche in unserem Dispo-System fix hinterlegt sind. Wir sind überzeugt, dass dieser Zeitaufwand für eine seriöse und vollständige Erstabnahme eines Fahrzeuges notwendig ist.“

¹⁸ Quelle: E-Mail VFAS an die PUE vom 20.10.2014.



mit COC von praktischer Bedeutung. Prüfungen von Neu- oder Gebrauchtwagen ohne COC sind eher selten.

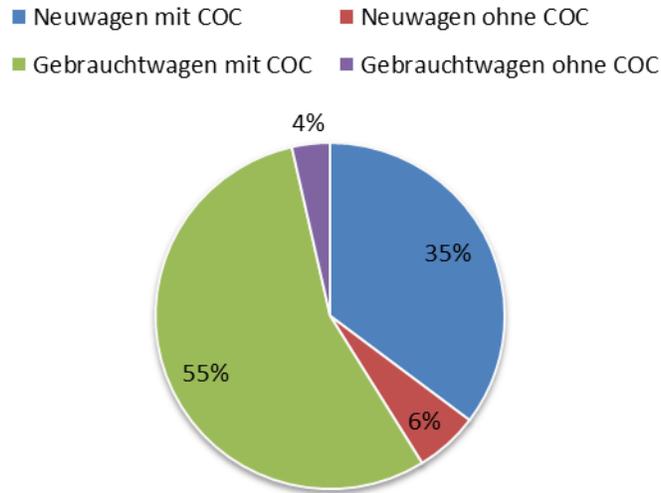


Abbildung 9: Geschätzte Bedeutung der im Gebührenvergleich berücksichtigten Erstzulassungen eines direktimportierten Personenwagens für das Jahr 2013 (Quelle: VFAS)

Von Seiten der Strassenverkehrsämter wurde im Rahmen der Umfrage der Preisüberwachung geltend gemacht, dass die Zulassungsbedingungen komplex seien¹⁹ und die Kundenanfragen in einigen Kantonen telefonisch angenommen würden, was viel Zeit beanspruche. Gewisse Tarifunterschiede seien darauf zurückzuführen, dass einige Kantone lediglich Informationen auf der Website zur Verfügung stellen würden, während andere die aufwändigen telefonischen Auskünfte auch via Gebühren mitzufinanzieren hätten.

Neuwagen mit COC

Bei den Neuwagen mit COC sind die Zulassungsgebühren in den Kantonen Tessin (140 CHF) und Jura (136 CHF) am höchsten. Im Kanton St. Gallen sind es noch 133 CHF. Am günstigsten sind die Kantone Zürich (56 CHF) und Aargau (58 CHF). Der Durchschnittswert in der Schweiz liegt bei 83 CHF.

¹⁹ Es ist zu unterscheiden zwischen den fahrzeugtechnischen Vorschriften, die erfüllt werden müssen und den Vorgaben für die Abläufe bei der Zulassung. Erstere sind bundesrechtlich geregelt und mit denjenigen der EU harmonisiert. Bei den letzteren haben die Kantone weitgehende Freiheiten bei der Ausgestaltung.

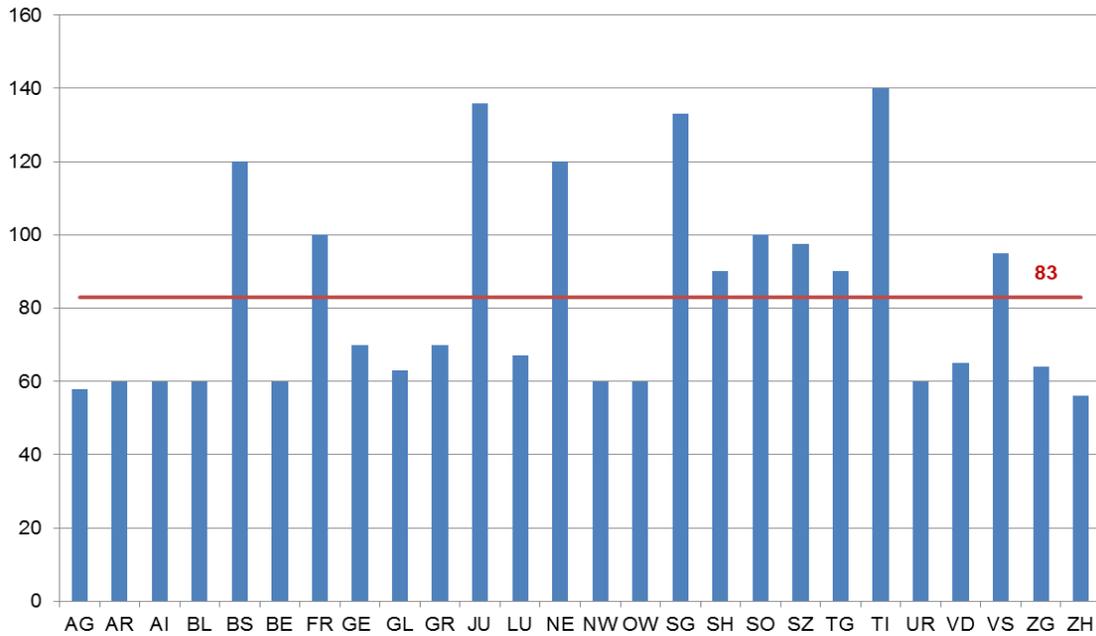


Abbildung 10: Gebühren Strassenverkehrsämter für die Erstzulassung von Neuwagen mit COC im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert²⁰

Neuwagen ohne COC

Für die Neuwagen ohne COC ist die Erstzulassung mit 183 CHF im Durchschnitt deutlich teurer als für Neuwagen mit COC. Am günstigsten ist diese Erstzulassung in den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Schaffhausen mit je 120 CHF sowie im Kanton Luzern mit 133 CHF. Der teuerste Kanton ist hier der Kanton Solothurn mit 250 CHF, gefolgt von Basel-Landschaft und Basel-Stadt und Bern mit je 240 CHF. In der Zwischenzeit wurde im Kanton Bern eine Gebührensenkung auf CHF 180 eingeleitet, welche auf den 1.1.2015 in Kraft tritt.

²⁰ Der Service Cantonal des Automobiles de la Navigation des Kantons Neuenburg wird diese Gebühr per 1.1.2015 von 120 auf 90 Franken senken.

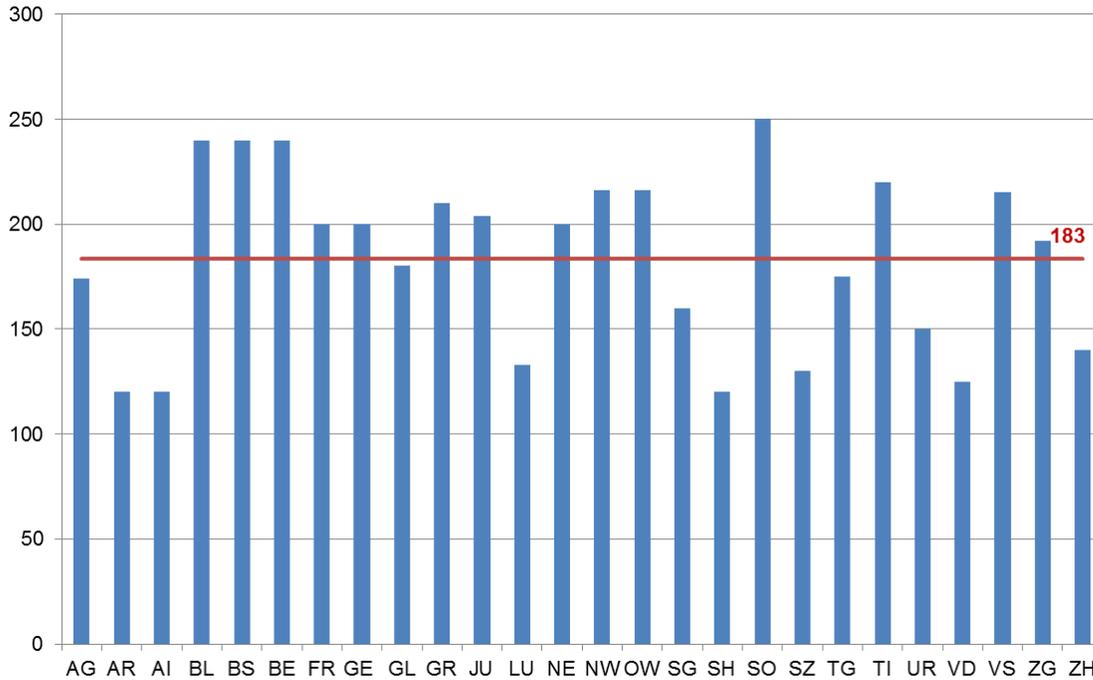


Abbildung 11: Gebühren Strassenverkehrsämter für die Erstzulassung von Neuwagen ohne COC im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014); rote Linie = ungewichteter Mittelwert

Gebrauchtwagen mit COC

Einige Kantone unterscheiden bei Gebrauchtwagen mit COC unterschiedliche Fälle mit einer entsprechend abgestuften Gebührenhöhe (siehe auch Tabelle 3 und Tabelle 4 im Anhang). Ein Vergleich der einzelnen Gebühren ist damit anspruchsvoller, da es sich je nach Alter und Kilometerstand um unterschiedliche Gebühren handelt, welche verglichen werden müssten. Im Kanton Wallis wird für die erste Prüfung eines Gebrauchtwagens mit COC 165 CHF verlangt, in den Kantonen Genf und Solothurn sind es 150 Franken. In den Kantonen Bern²¹, Obwalden und Tessin werden für ältere Fahrzeuge / Fahrzeuge mit relativ hoher Kilometerzahl 180 CHF an Gebühren verrechnet. Für Gebrauchtwagen, die weniger als ein Jahr oder weniger als 2'000 km gefahren wurden, gelten in einigen Kantonen verhältnismässig günstige Gebühren in der Grössenordnung von 60 Franken. Mit 100 CHF sind die einheitlichen Gebühren in den Kantonen Fribourg und Waadt am tiefsten.

²¹ Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern äusserte der Preisüberwachung gegenüber die Vermutung, dass in billigeren Kantonen die Vorabklärungen möglicherweise zusätzlich in Rechnung gestellt würden, bei den Gebühren im Kanton Bern sei dies jedoch nicht der Fall.

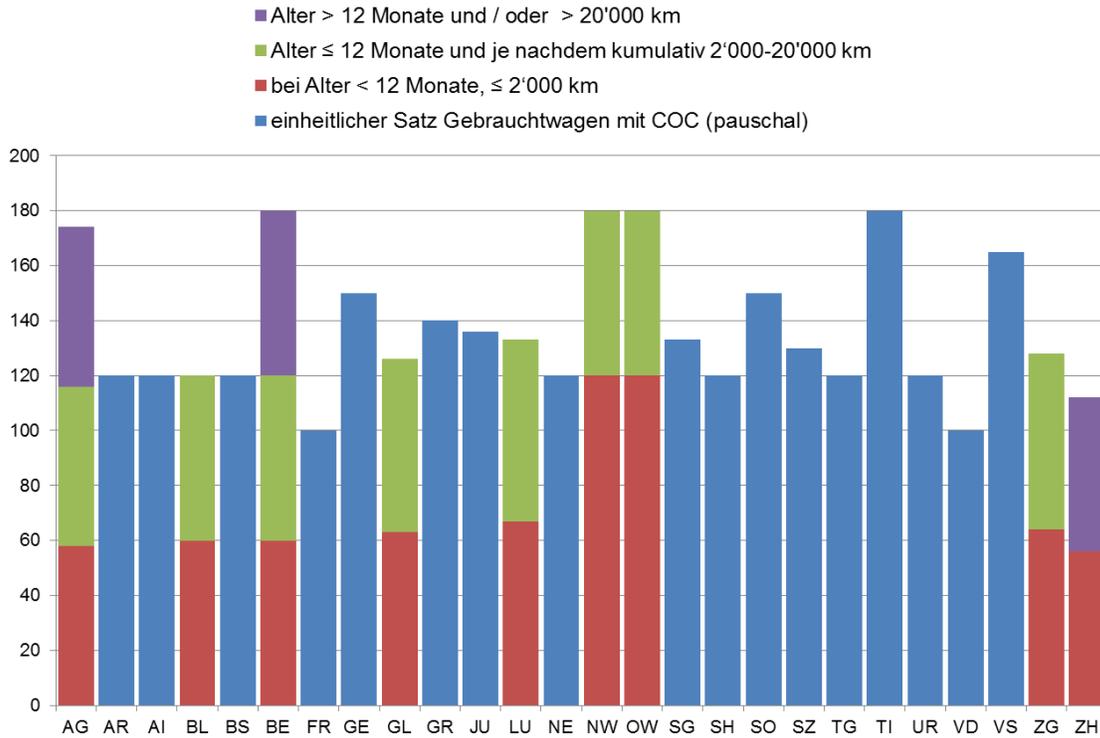


Abbildung 12: Gebühren Strassenverkehrsämter für die Erstzulassung Gebrauchtwagen mit COC im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014)

Lesehilfe:

Im Kanton Basel-Stadt wird für die Prüfung von Gebrauchtwagen mit COC pauschal 120 CHF verrechnet.

Im Kanton Baselland wird eine Gebühr von 60 CHF angewendet bei Gebrauchtwagen, welche nicht älter als 6 Monate sind und weniger als 2'000 km gefahren wurden. Für die übrigen Gebrauchtwagen mit COC beträgt die Gebühr 120 CHF.

Im Kanton Aargau werden drei verschiedene Gebühren für Fahrzeuge mit COC (ohne CH-Typenschein) verwendet:

Erste Inverkehrsetzung (im Ausland)...

...vor weniger als einem Jahr und kumulativ Kilometerstand maximal 2000 (d.h. Import Neuwagen durch Nicht-Typenschein Inhaber), reine Identifikationskontrolle / eine Prüfeinheit; Gebühr: 58 CHF.

...vor weniger als einem Jahr und kumulativ Kilometerstand mehr als 2'000 und max. 20'000, Identifikations- und Funktionskontrolle / zwei Prüfeinheiten; Gebühr: 116 CHF.

...liegt mehr als ein Jahr zurück oder Kilometerstand mehr als 20'000; Identifikations-, Funktions-, Wirksamkeitskontrolle / drei Prüfeinheiten; Gebühr: 174 CHF.



Gebrauchtwagen ohne COC

Bei Gebrauchtwagen, die ohne COC in die Schweiz importiert werden, bezahlen Fahrzeughalter im Kanton Solothurn 300 CHF. In den Kantonen Bern, Basel-Landschaft und Basel-Stadt kosten die Gebühren je 240 CHF. Am wenigsten Gebühren fallen auf private Direktimporteure in den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Schaffhausen (je 120 CHF). Die Kantone Uri und Aargau weisen abgestufte Gebühren auf.

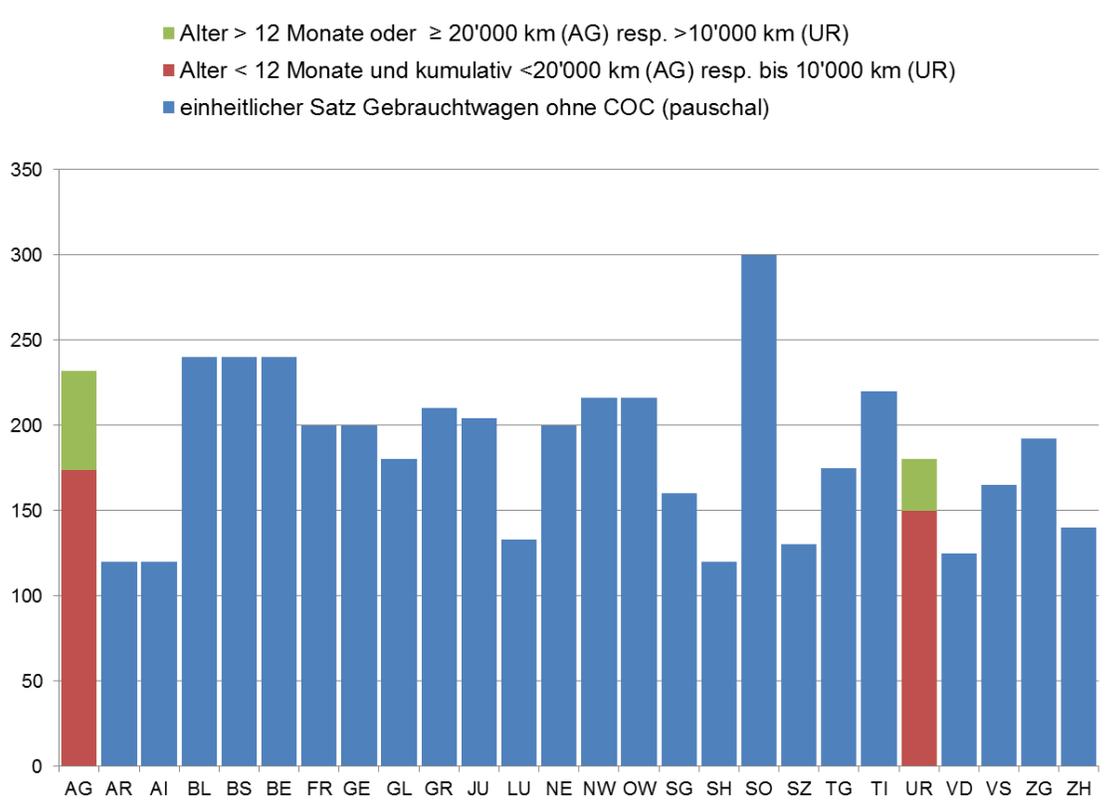


Abbildung 13 Gebühren Strassenverkehrsämter für die Erstzulassung Gebrauchtwagen ohne COC im interkantonalen Vergleich in CHF (Stand 2014)



10 Kostendeckungsprinzip und Gebührenhöhe

Der Indikator der Gebührenfinanzierung der Eidgenössischen Finanzverwaltung stellte für das Jahr 2012 die Ausgaben im jeweiligen Bereich den entsprechenden Gebühreneinnahmen gegenüber.²² Der Bericht, welcher am 30. Oktober 2014 veröffentlicht wurde, lässt aufhorchen. In den Kantonen Aargau, Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, Bern, Genf, Glarus, Graubünden²³, Wallis²⁴ und Zürich lagen die Gebühren für das Referenzjahr 2012 klar über der Paritätsgrenze von Gebühreneinnahmen und Kosten (Indexwert von 100%). Im Schweizer Durchschnitt lag der Indexwert bei 116%.²⁵

Die PUE konnte keinen Zusammenhang (weder positiv noch negativ) zwischen Gebührenhöhe im Lebensdauer-Modell und Gebührenfinanzierungsindex feststellen. Das bedeutet, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass Kantone mit hohen Gebühren automatisch eine Überdeckung der Kosten erreichen und umgekehrt. Abbildung 14 zeigt, dass dieser Zusammenhang zwischen Gebührenhöhe und Kostenunter- und -überdeckung in einzelnen Kantonen sehr wohl gegeben ist (vgl. Fribourg²⁶ und Genf). Gleichzeitig widersprechen die Werte für die Kantone Appenzell Innerrhoden und Neuenburg diesem Muster.

²² Gesamtertrag aus Gebührenerhebung werden dabei durch die Kosten dividiert. Diese Gegenüberstellung ist laut den Autoren mit einigen Zuordnungs- und Abgrenzungsschwierigkeiten verbunden. Die vollständige Zuordnung von Ausgaben und Einnahmen zu den Aufgabengebieten (Funktionen), in denen sie anfallen, ist zentral für die Aussagekraft des Gebührenindex. Die Interpretierbarkeit des Gebührenindex ist unter anderem deshalb zu relativieren, weil die in den harmonisierten Rechnungslegungsmodellen der Kantone und Gemeinden (HRM1 und HRM2) festgelegten Vorgaben durch die Gemeinwesen teilweise unvollständig umgesetzt werden. Um ein Missverhältnis zwischen den Gebühreneinnahmen und den anfallenden Kosten genau festzulegen, muss man eine eingehende Prüfung der Daten und der rechtlichen Bestimmungen vornehmen.

²³ Dringlichkeitsgebühren, der Verkauf von Wunschkontrollschildern zu fixem Preis und Kontrollschilderversteigerungen werden zwar im Rahmen des hoheitlichen Auftrages erbracht. Diese sind gesetzlich jedoch nicht vorgeschrieben und werden auf Wunsch des Kunden erbracht. Mit diesen Dienstleistungen generiert das Strassenverkehrsamt des Kantons Gebühreneinnahmen von rund 800'000 Franken pro Jahr. Laut Ansicht des Strassenverkehrsamts sollten diese Gebühren für diese freiwilligen Dienstleistungen nicht dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip unterliegen und deshalb auch nicht zur Berechnung eines "Kostendeckungsindex" herangezogen werden dürfen. Wenn Strassenverkehrsämter für anderweitige Aufgaben Entschädigungen erhalten, müssen diese für die Durchführung dieser Aufgaben auch Kosten ausweisen, was oft nicht gemacht wird. Gemäss Berechnung der PUE, liegt jedoch selbst dann noch ein überdurchschnittlich hoher Gebührenindexwert vor, wenn diese Gebühreneinnahmen herausgerechnet werden, ohne die dafür anfallenden Kosten ebenfalls anzupassen.

²⁴ Die Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Wallis teilte der Preisüberwachung dazu mit: « A la suite du rapport de l'AFF (Anm. PUE : gemeint ist der Bericht zur Gebührenfinanzierung 2012 der Eidgenössischen Finanzverwaltung), l'inspection des finances du canton du Valais a effectué un audit sur cette question et elle est arrivée à la conclusion que le taux de couverture de notre service est de 119.3%, ce qui est proche de la moyenne suisse. De plus, il se réduit chaque année. »

²⁵ vgl. Eidgenössisches Finanzdepartement EFD, Eidgenössische Finanzverwaltung EFV (2013): Gebührenfinanzierung 2012, Rohstoff, 30. Oktober 2014, S. 8. Abrufbar unter http://www.efv.admin.ch/d/downloads/finanzstatistik/Kennzahlen/Roh_Gebuehrenfinanzierung_2014_d.pdf.

Der Bericht relativiert zwar, dass ein Indexwert von 100% nicht als absolute Grenze gewertet werden kann. „Nichtsdestotrotz kann ein Index von klar über 100% als Hinweis auf ein Missverhältnis zwischen Gebühr und Leistung interpretiert werden. Der Umkehrschluss gilt im Übrigen nur sehr beschränkt. Liegt das Verhältnis zwischen Gebühreneinnahmen und Ausgaben deutlich unter 100%, kann dies nicht unmittelbar als Legitimation für eine Gebührenerhöhung verstanden werden.“

²⁶ Das Strassenverkehrsamt des Kantons Fribourg liess der PUE folgendes mitteilen: « Selon le rapport de gestion de l'office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg (OCN), le rapport entre le total des revenus et le total des charges d'exploitation est supérieur à 100%. La différence avec les données publiées par l'AFF (Anm. PUE : gemeint ist der Bericht zur Gebührenfinanzierung 2012 der Eidgenössischen Finanzverwaltung) s'explique par la consolidation des comptes entre l'OCN et l'Etat de Fribourg. Les indemnités versées par l'Etat de Fribourg pour la perception de l'impôt sur les véhicules à moteur sont consolidées tandis que les données actuellement disponibles ne permettent pas de consolider les charges liées à la perception de cet impôt. »



Ebenso wenig lässt sich ein Zusammenhang zwischen Fahrzeugbestand²⁷ und Gebührenniveau einerseits oder Gebührenindex andererseits erkennen. Gerade dieses Grössenargument wird in der Gebührendiskussion oft gehört.

Kanton	Gebührenfinanzierungsindex 2011	Gebührenfinanzierungsindex 2012	Lebensdauer-Modell 2014 (Neuwagen) [CHF]	Lebensdauer-Modell 2014 (Occasionswagen) [CHF]
Freiburg	84%	93%	1'372.5	2'133
Appenzell Innerrhoden	169%	160%	1'452.5	2'253
Solothurn	109%	107%	1'455	2'255
Zürich	131%	130%	1'517	2'349
Aargau	129%	138%	1'543	2'399
Obwalden	96%	90%	1'625	2'525
Nidwalden	94%	89%	1'625	2'525
Appenzell Ausserrhoden	106%	111%	1'640	2'560
Schaffhausen	102%	103%	1'645	2'545
Bern	125%	127%	1'650	2'550
Uri	86%	87%	1'685	2'605
Luzern	104%	102%	1'700	2'624
Waadt	134%	100%	1'700	2'660
Zug	80%	90%	1'730	2'678
Basel-Stadt	147%	153%	1'745	2'705
Basel-Landschaft	140%	143%	1'760	2'720
Thurgau	82%	84%	1'760	2'740
Schwyz	125%	104%	1'780	2'760
Glarus	141%	131%	1'795	2'791
St. Gallen	120%	120%	1'805	2'769
Tessin	112%	117%	1'820	2'860
Wallis	147%	154%	1'820	2'860
Jura	114%	106%	1'934	3'030
Graubünden	128%	127%	1'940	3'020
Neuenburg	85%	80%	1'948	3'068
Genf	162%	161%	2'020	3'240
Schweiz	117%	116%	1'710	2'662

Tabelle 1: Gegenüberstellung von Gebührenfinanzierungs-Indexwerte 2011/2012²⁸ und Gebührentotal im Lebensdauer-Modell für Neu- und Occasionswagen 2014 (aufsteigend geordnet nach Gebührenhöhe Neuwagenmodell)

²⁷ Der Kanton wird nach der Adresse des Fahrzeughalters oder der -halterin und nicht nach dem Nummernschild bestimmt. Bundesamt für Statistik, Strassenfahrzeuge (2014): Strassenfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe und Kanton, Stand April 2014.

²⁸ Der Rückgang des Gebührenindexwerts im Kanton Waadt (minus 35 Prozentpunkte) zwischen 2011 und 2012 wird in der Analyse des EFD damit erklärt, dass die Ausgaben bei den Informatikdiensten, welche für den kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsdienst tätig sind, neu verteilt worden seien und deshalb ein Vergleich mit dem Vorjahr nicht mehr möglich sei.



Wie ist es zu erklären, dass die relative Höhe der Gebühreneinnahmen (approximiert mittels Lebensdauer-Modell) und die Gebührenindexwerte keinen Zusammenhang erkennen lassen? Dazu sind die folgenden drei Erklärungsansätze denkbar:

- Einerseits ist es möglich, dass grosse Effizienzunterschiede zum Tragen kommen. Dieser Erklärungsansatz ist gemäss Einschätzung der PUE am wahrscheinlichsten. Bei der Dauer der Fahrzeugprüfung oder der Führerprüfungen gibt es klar erkennbare Unterschiede. Eine Studie²⁹ beziffert die Anzahl Fahrzeugprüfungen (inkl. Nachprüfungen) pro Jahr und Experte im Kanton Bern mit 3'000 und in den Kantonen Obwalden/Nidwalden mit 2'460 und im Kanton Glarus mit 2'250. Im Kanton Uri sind es laut dieser Studie schätzungsweise weniger als 2'000. Dieselbe Studie weist darauf hin, dass in den meisten Kantonen eine durchschnittliche Fahrzeugprüfung für einen PW rund 20 Minuten dauert. Als Ausnahmen werden der Kanton Fribourg (15 Minuten) und kleinere Innerschweizerkantone mit mehr als 20 Minuten angeführt. Der mindestens verrechenbare Zeitaufwand beträgt im Kanton Solothurn 15 Minuten³⁰.
- Der zweite Erklärungsansatz stützt sich darauf ab, dass der Gebührenvergleich der PUE nicht alle Gebühren berücksichtigt und gewisse Effekte darin nicht abgebildet werden. Von Seiten der Strassenverkehrsämter wurde kritisiert, dass gewisse Dienstleistungen erbracht werden, die nicht über Gebühren des Lebensdauer-Modells der PUE finanziert werden. Dies sind etwa die Gebühren für die Annullation des Fahrzeugausweises, Gebühren bei Adressänderungen oder bei Fahrzeugleasing für den Eintrag oder die Löschung des entsprechenden Codes im Fahrzeugausweis, welche bei vielen Kunden anfallen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob diese bei allen Kantonen fehlenden Gebühren, einen grossen Einfluss auf die relativen Gebührenniveaus liefern könnten. Die PUE geht davon aus, dass mit den im Lebensdauer-Modell verwendeten Gebühren die wichtigsten Standardgeschäfte abgebildet sind und die so ermittelte Gebührenhöhe eine aussagekräftige Vergleichsgrösse darstellt.

Gewisse Tarifunterschiede seien laut Rückmeldungen von Strassenverkehrsämtern auf unterschiedliche Serviceniveaus zurückzuführen, welche indirekt tarifrelevant würden. Wenn gewisse Kantone lediglich Informationen auf der Website zur Verfügung stellen, während andere aufwändige technischen Auskünfte telefonisch beantworten würden (auch für Anrufer aus anderen Kantonen), so sei dies mit Mehrkosten verbunden, welche via Gebühren mitzufinanzieren sind. Die Preisüberwachung geht auch hier nicht davon aus, dass dieser Erklärungsbeitrag für grosse Gebührenabweichungen ausreicht.

²⁹ vgl. PuMa Consult (2014): „Kanton Glarus - Effizienzanalyse „light“ der Verwaltungsorganisation, Bericht zu Handen des Regierungsrats - Teil 3: Effizienzanalyse (Effizienz der Aufgabenerfüllung und der Organisation des Kantons Glarus)“, Bern, 17. Januar 2014, S. 336 und 337. Abrufbar auf der Webseite des Kantons Glarus.

³⁰ vgl. BGS 614.62.



Etwas schwieriger abzuschätzen ist, inwieweit die Tatsache einzubeziehen ist, dass gewisse Kantone starke Rückstände bei den periodischen Fahrzeugprüfungen aufweisen. Für das Strassenverkehrsamt Kanton St. Gallen beispielsweise wurden einem Zeitungsbericht³¹ zufolge im Jahr 2013 (vergeblich) 15 Vollzeitstellen beantragt, da man mit 125'000 Fahrzeugprüfungen im Verzug sei. Angesichts der aufgeführten Dimensionen dürfte dieser Effekt nicht zum Vornherein von der Hand zu weisen sein. Rechnet man mit 3'000 Prüfungen pro Jahr und Experte (vgl. Fussnote 29), wendet für diese 3'000 Prüfungen die kantonale Gebühr von aktuell 67 CHF pro Fahrzeugprüfung an, so stehen den Personalkosten pro Experte wiederum Gebühreneinnahmen von gut 200'000 CHF pro Jahr gegenüber. Berücksichtigt man des Weiteren die ausgewiesenen Ausgaben des Strassenverkehrsamts St. Gallen für das Jahr 2012 in Höhe von gut 25 Mio. CHF³², so wird erkennbar, dass auch dieser Effekt kaum gebührenrelevante Kostenunterschiede zu erklären vermag.

Dieser zweite Erklärungsansatz scheint deshalb insgesamt wenig geeignet, die grossen Unterschiede bei den Gebühreenniveaus und Kostendeckungsgraden zu erklären.

- Zu guter Letzt kann der Unterschied auf den unterschiedlichen Stand der Daten zurückzuführen sein. Basisjahr für den Gebührenindex bildete das Jahr 2012. Wenn es seither zu Anpassungen bei den Gebühren gekommen sein sollte, würde sich dies lediglich im Lebensdauer-Modell widerspiegeln, da dies auf den Gebühren des Jahres 2014 basiert. Der Vergleich zwischen der Untersuchung 2014 und derjenigen von 2010 zeigt vor allem bei drei Kantonen deutliche Veränderungen. In den Kantonen Appenzell Innerrhoden und Tessin sind 2014 beide Lebensdauer-Modelle teurer als 2010 geworden. Dies ist auf die Anpassung der periodischen Fahrzeugprüfung bei Personenwagen um 10 Franken pro Prüfung zurückzuführen. Im Kanton Zug wurde eine entsprechende Erhöhung durch gleichzeitige Reduktionen von anderen Gebühren gemildert. Vor allem im Kanton Thurgau wurden die Lebensdauer-Modelle günstiger, da die periodische Fahrzeugprüfung um 15 Franken gesenkt worden ist, auf nunmehr 65 Franken pro Prüfung eines Personenwagens. In den übrigen Kantonen veränderten sich die Werte nur unwesentlich.³³ Auch der (ungewichtete) Mittelwert blieb in beiden Modellen zu den zwei Messzeitpunkten in etwa gleich. Er erhöhte sich um weniger als 1%. Dieser Erklärungsansatz kann deshalb wohl ebenfalls ausgeklammert werden.

³¹ „Rund 125 000 Fahrzeuge mit Zulassung im Kanton St. Gallen fahren derzeit herum, ohne rechtzeitig geprüft worden zu sein. (...) Gemäss Georges Burger, dem Leiter des kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts, sind das über ein Drittel der im Kanton St. Gallen registrierten Fahrzeuge. «Das ist ein massiver Überhang, den der Bund wohl nicht mehr allzu lange tolerieren wird», sagt Burger. Burgers Amt verlangte deshalb 15 zusätzliche Experten, um die Pendenzen abzubauen. Der St. Galler Kantonsrat lehnte dieses Begehren allerdings im Juni auf Antrag von FDP und SVP knapp ab. Nun will das Amt mit anderen Massnahmen der Lage Herr werden. Ab Januar 2014 müssen Fahrzeuge mit Mängeln nicht mehr ein zweites Mal vorgeführt werden. Zertifizierte Garagen können ab dann Reparaturen auf dem Postweg bestätigen. Rund 20 000 Nachkontrollen fallen so weg. Laut Amtsleiter Burger können die Pendenzen damit aber höchstens stabilisiert werden. Quelle: Südostschweiz Onlineausgabe vom 5. Oktober 2013: „Kanton ist bei Fahrzeugprüfung immer massiver im Rückstand“. Abrufbar unter <http://www.suedostschweiz.ch/zeitung/kanton-ist-bei-fahrzeugpruefung-immer-massiver-im-rueckstand>.

³² Ausgaben, finanzwirksame Sachgruppen der Kontenklasse 3 (ohne ausserordentliche Ausgaben (38) und ohne interne Verrechnungen (39)) gemäss Blatt „Ausgaben“ der Exceldatei „Basisdaten“ für das Jahr 2012; abrufbar auf der Webseite <http://www.efv.admin.ch/d/dokumentation/finanzstatistik/>.

³³ Das Strassenverkehrsamt Luzern hielt gegenüber der Preisüberwachung fest, dass seit Dezember 2012 mehrere Gebühren angepasst worden seien, weshalb der Vergleich so nicht möglich sei. Die Gebühren in den beiden Lebensdauermodellen sanken jedoch dadurch zwischen der letzten Untersuchung im Jahr 2010 und 2014 nur geringfügig, nämlich um rund 2.5% von 1'745 auf 1'700 CHF bzw. von 2'689 auf 2'624 CHF.

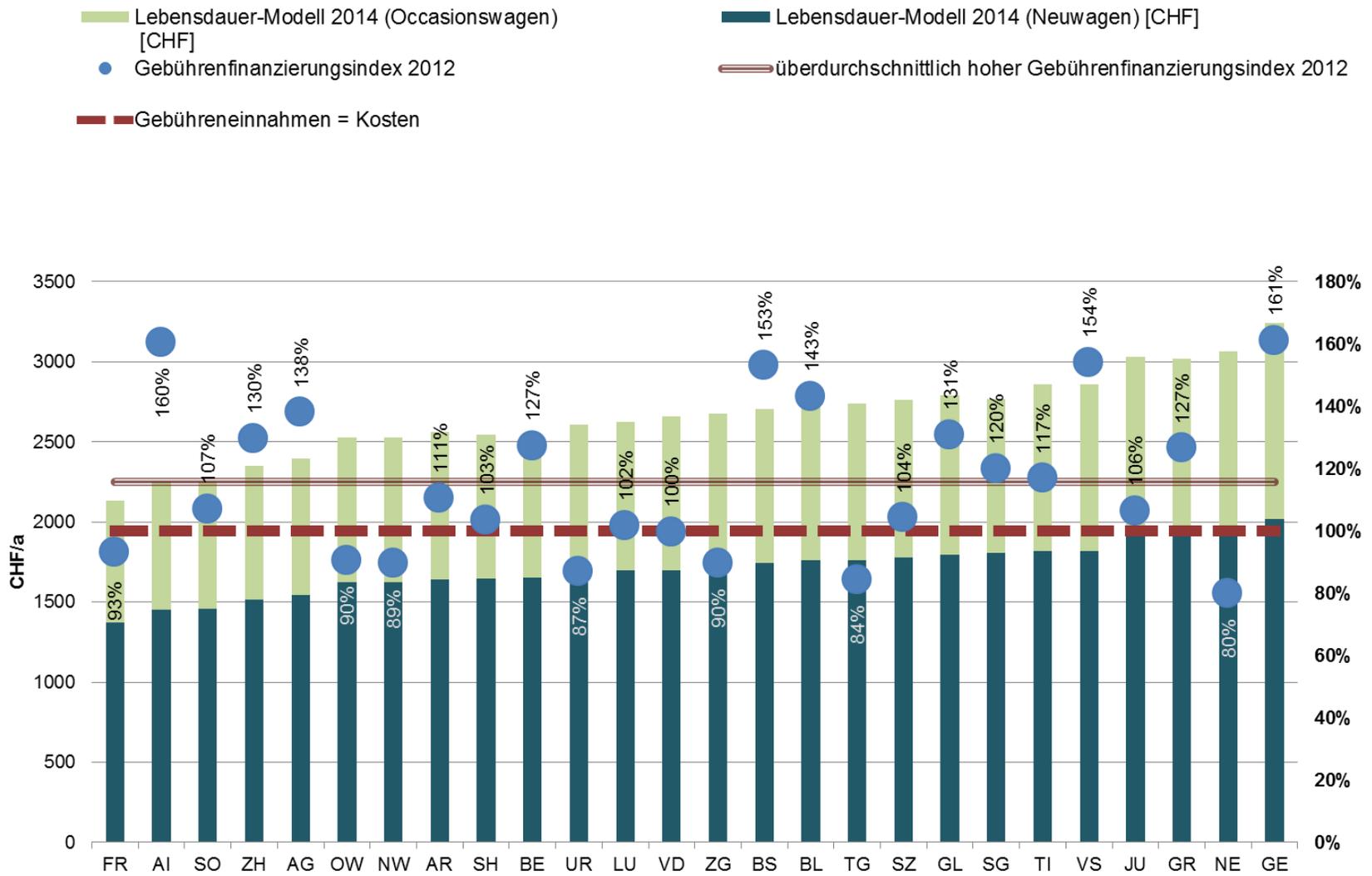


Abbildung 14: Gebührenhöhe in den beiden Lebensdauer-Modellen und Gebührenfinanzierungsindex 2014 (geordnet nach der Höhe der Lebensdauer-Modell für Neuwagen)



Gemäss Abbildung 14 sind sowohl die Gebührenniveaus wie auch die Gebührenfinanzierungs-Indexwerte sehr breit gefächert. Die Gebühren in den beiden Lebensdauer-Modellen im Kanton Genf liegen rund 50% über den vergleichbaren Gebühren im Kanton Fribourg. Neuenburg weist mit 80% den tiefsten Gebührenfinanzierungs-Indexwert auf, während Appenzell Innerrhoden und Genf 2012 einen Indexwert von rund 160% aufweisen und damit klar höhere Gebühreneinnahmen generieren als gemäss Kostendeckungsprinzip zulässig wäre.

Die Anpassung der Gebühr für die periodische Fahrzeugprüfung im Kanton Appenzell Innerrhoden von 40 Franken im Jahr 2010 auf 50 Franken im Jahr 2011 erscheint angesichts dieses Ergebnisses problematisch.³⁴ Tiefe Gebühren und hohe Kostendeckung sprechen grundsätzlich für eine hohe Effizienz. Selbst wenn die Tarife im nationalen Vergleich tief liegen und von einer effizienten Abwicklung ausgegangen werden kann, so gilt es, das Kostendeckungsprinzip einzuhalten und die Gebühren weiter zu senken.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Glarus, Wallis, Graubünden und Genf stechen besonders hervor, da sie sowohl hohe Gebühren verrechnen, als auch ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Gebühreneinnahmen und den anfallenden Kosten aufweisen.

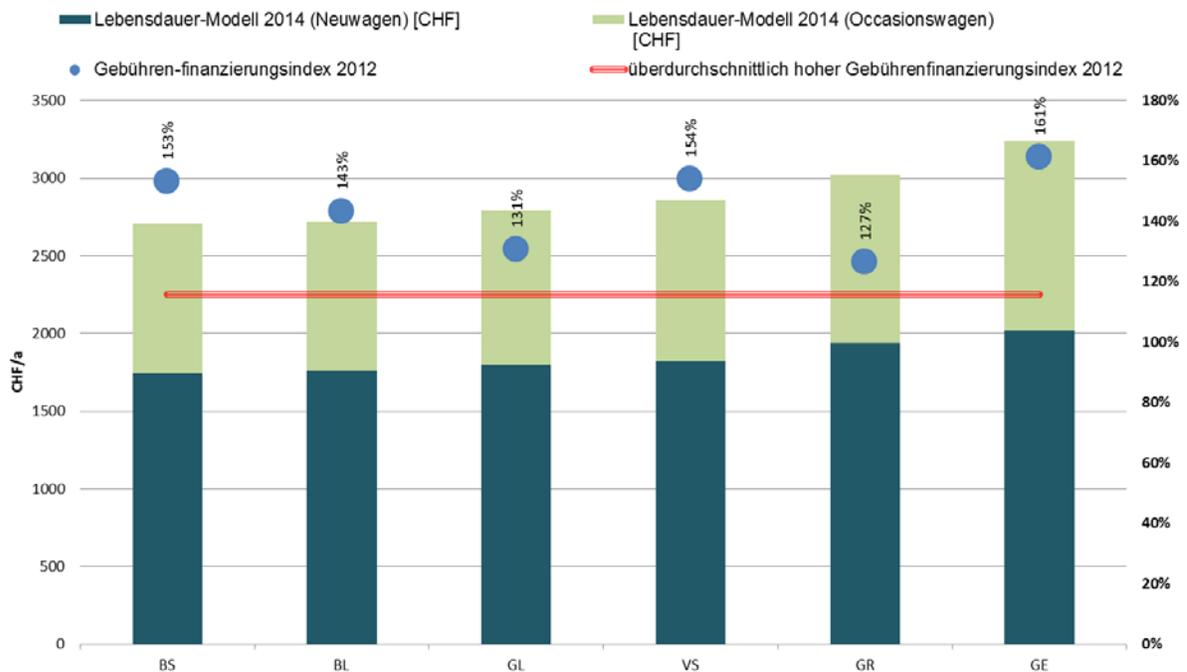


Abbildung 15: Kantone mit hohen Gebühren beim Lebensdauer-Modell 2014 und Gebührenfinanzierungs-Indexwerten über dem Schweizerischen Durchschnitt

³⁴ Appenzell Innerrhoden weist viele Immatrikulationen von Fahrzeugen im Auftrag von Autovermietungen auf. Die Eidgenössische Finanzverwaltung bestätigte auf Nachfrage der Preisüberwachung, dass das Strassenverkehrsamt Appenzell Innerrhoden neben Gebühren auch erhebliche Beiträge in Form einer „Aufwandenschädigung Mietfahrzeuge“ erhält (E-Mail vom 2.12.2014). Diese Tätigkeit führt zu einem Aufwand, der jedoch scheinbar nicht abzugrenzen ist. Solange dies nicht möglich ist, sollte das Kostendeckungsprinzip unter Berücksichtigung aller immatrikulierter Fahrzeuge eingehalten werden.



11 Fazit

Die Preisüberwachung hat in zwei Studien im Abstand von vier Jahren (2010 und 2014) die Gebühren der Strassenverkehrsämter der Schweiz untersucht. Neben den Gebühren für Fahrzeugausweise, Lernfahrerausweise, Führerausweis Kategorie B, internationale Ausweise wurden auch die Gebühren der periodischen Fahrzeugprüfung und der praktischen Fahrprüfung der Kategorie B erhoben und verglichen. Anhand eines vereinfachten Lebensdauer-Modells, in dem die verschiedenen Ausweise und Prüfungen anhand realistischen Erfahrungswerten eine Gewichtung erfuhren, wurden ausserdem die Gesamtkosten sowohl für Neuwagen- als auch für Gebrauchtwagenlenker aufgezeigt und verglichen. Neu wurden in diesem Bericht zudem auch die Zulassungsgebühren für direktimportierte Fahrzeuge berücksichtigt, da - wie der Bericht zur Frankenstärke des Preisüberwachers 2012 verdeutlichte - den Parallel- und Direktimporten eine wichtige preisdisciplinierende Rolle zukommt.

Der Vergleich der Angaben des Lebensdauer-Modells mit denjenigen des Berichts „Gebührenfinanzierung 2012“ des Eidgenössischen Finanzdepartements machte deutlich, dass hohe Gebühren nicht zwingend zu einem Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag führen. Auch wurde aufgezeigt, dass verhältnismässig günstigere Kantone - wie Appenzell Innerrhoden - eine starke Kostenüberdeckung aufweisen können. Gerade Appenzell Innerrhoden hatte bei den periodischen Fahrzeugprüfungen seit dem letzten Gebührenvergleich der PUE im Jahr 2010 die Gebühren sogar noch erhöht gehabt. Eine Senkung der Gebühren wäre nötig, um das Prinzip der Kostendeckung einzuhalten.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Glarus, Wallis, Graubünden und Genf stechen besonders hervor, da sie 2014 sowohl hohe Gebühren verrechnen als auch ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Gebühreneinnahmen und den anfallenden Kosten aufweisen. Aus Sicht des Preisüberwachers sind vor allem in diesen Kantonen Gebührensenkungen umgehend umzusetzen. Davon wären rund 750'000 zugelassene Fahrzeuge oder 18% aller schweizweiten Zulassungen positiv betroffen. Auch in den übrigen Kantonen mit einer Kostenüberdeckung ist dringend zu prüfen, mit welchen Gebührenanpassungen dem Kostendeckungsprinzip besser nachgelebt werden kann. Nur so wird erreicht, dass Kundinnen und Kunden der Strassenverkehrsämter in allen Kantonen inskünftig nur noch für Kosten aufkommen müssen, die sie effektiv verursachen.



Anhang 1

Ausweis/Prüfgebühr	AG	AR	AI	BL	BS	BE	FR	GE	GL	GR	JU	LU	NE	NW	OW	SG	SH	SO	SZ	TG	TI	UR	VD	VS	ZG	ZH
Fahrzeugausweis	40	50	50	60	60	45	40	95	60	60	70	30	70	45	45	40	45	50	50	50	50	50	45	50 ***)	45	40
Führerausweis (erstmaliges Ausstellen im Kreditkartenformat)	35	60	60	75	75	45	40	50	65	70	70	45	55	45	45	60	60	50	60	50	50	60	45	50 ****)	50	35
Lernfahrausweis	50	60	60	105	90	70	50	50	80	60	89 *)	50	70	50	50	80	65	60	80	70	50	80	30	60 ****)	80	60
davon Gesuchsbehandlungsgebühr	0	0	0	65	50	50	0	0	0	0	19	0	30	30	30	0	0	0	0	30	20	0	0	0	50	20
Internationaler Führerausweis	25	40	45	40	40	45	25	40	60	60	45	50	45	50	50	30	40	50	40	40	40	50	30	40	40	15
Praktische Führerprüfung, Kategorie B	125	100	110	120	120	132	110	120	120 ****)	140	112	120	120	125 ****)	125 ****)	150	120	120	120	120	100	120	130	90	120	134
Periodische Fahrzeugprüfung Personenwagen	58	60	50	60	60	60	50	70	63	70	68	67	70	60	60	67	60	50	65	65	70	60	65	70	64	56

*) "Traitement de la demande 19.-" "plus établissement permis d'élève" gemäss Email vom 12.6.2014 an die PUE

**) étude de la demande 30.-

***) Die Stempelsteuer von 3.- für Führerschein/Lernfahraus sowie 4.- für den Fahrzeugausweis sind darin nicht

****) für 75 Min.

Tabelle 2: Gebühren für Ausweise in den einzelnen Kantonen (Angaben in CHF)



Anhang 2

	AG	AR	AI	BL	BS	BE	FR	GE	GL	GR	JU	LU	NE	NW
Neuwagen mit COC	58	60	60	60	120	60	100	70	63	70	136	67	120	60
Neuwagen ohne COC	174	120	120	240	240	240	200	200	180	210	204	133	200	216
einheitlicher Satz Gebrauchtwagen mit COC (pauschal)		120	120		120		100	150	126	140	136	0	120	0
bei Alter < 12 Monate, ≤ 2'000 km	58			60		60	0		63			67		120
Alter ≤ 12 Monate und je nachdem kumulativ 2'000-20'000 km	116			120		120	0		126			133		180
Alter > 12 Monate und / oder > 20'000 km	174			120		180	0		126			133		180
einheitlicher Satz Gebrauchtwagen ohne COC (pauschal)		120	120	240	240	240	200	200	180	210	204	133	200	216
Alter < 12 Monate und kumulativ <20'000 km (AG) resp. bis 10'000 km (UR)	174													
Alter > 12 Monate oder ≥ 20'000 km (AG) resp. >10'000 km (UR)	232													

- a) im Kanton SH für Personenwagen mit COC, wenn erste Inverkehrsetzung weniger als 3 Monate und Importdatum weniger als 1 Jahr her sind.
b) Gebühr bis maximal 10'000 km unabhängig vom Alter CHF 150, darüber CHF 180
c) Nur Alter des Fz relevant, unabhängig von Kilometerleistung

Tabelle 3: Gebühren für die Erstzulassung eines durch eine Privatperson aus der EU direktimportierten Autos; Kantone von A - N (Angaben in CHF)



	OW	SG	SH	SO	SZ	TG	TI	UR	VD	VS	ZG	ZH
Neuwagen mit COC	60	133	90 a)	100	97.5	90	140	60	65	95	64	56
Neuwagen ohne COC	216	160	120	250	130	175	220	150	125	215	192	140
einheitlicher Satz Gebrauchtwagen mit COC (pauschal)	0	133	120	150	130	120	180	120	100	165		
bei Alter < 12 Monate, ≤ 2'000 km	120										64	56 c)
Alter ≤ 12 Monate und je nachdem kumulativ 2'000-20'000 km	180										128	56 c)
Alter > 12 Monate und / oder > 20'000 km	180										128	112
einheitlicher Satz Gebrauchtwagen ohne COC (pauschal)	216	160	120	300	130	175	220	0	125	165	192	140
Alter < 12 Monate und kumulativ <20'000 km (AG) resp. bis 10'000 km (UR)								150 b)				
Alter > 12 Monate oder ≥ 20'000 km (AG) resp. >10'000 km (UR)								180 b)				

a) im Kanton SH für Personenwagen mit COC, wenn erste Inverkehrsetzung weniger als 3 Monate und Importdatum weniger als 1 Jahr her sind.

b) Gebühr bis maximal 10'000 km unabhängig vom Alter CHF 150, darüber CHF 180

c) Nur Alter des Fz relevant, unabhängig von Kilometerleistung

Tabelle 4 Gebühren für die Erstzulassung eines durch eine Privatperson aus der EU direktimportierten Autos, Fortsetzung; Kantone O – Z (Angaben in CHF)