Stellungnahmen zur Vernehmlassung

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Eröffnung	26.09.2025
Frist der Einreichung	09.01.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Bundesamt für Strassen ASTRA (ASTRA)
Zuständige Organisation	Politik, Wirtschaft, Internationales
Adresse	Pulverstrasse 13, 3063, Ittigen
Projektseite	https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1

Hinweis zu folgenden Titeln des Fragebogens

- 1. Allgemeine Einschätzungen
- 2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
- 3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)

Bei diesen Titeln sind die im vorliegenden Report ausgewiesenen Antworten auf die Rubrik «Akzeptanz» nicht materiell als Zustimmung oder Ablehnung zu verstehen.
Den genannten Titeln lag im Fragebogen jeweils die Frage zugrunde, ob zusätzliche allgemeine Bemerkungen zur Vorlage beziehungsweise zur jeweiligen Variante gemacht werden, die über die Beantwortung der jeweils nachfolgenden Fragen hinausgehen. «JA» bedeutet daher, dass solche zusätzlichen allgemeinen Bemerkungen vorliegen; «NEIN» bedeutet, dass keine solchen Bemerkungen gemacht wurden. Aus diesen Angaben kann somit keine inhaltliche Zustimmung oder Ablehnung abgeleitet werden.
Diese Darstellung ist auf technische Einschränkungen bei der Ausgestaltung des elektronischen Fragebogens zurückzuführen.

Inhaltsverzeichnis

1. Stellungnahmen Kantone / Cantons / Cantoni 6

Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino 6

Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg 14

Chancellerie d'Etat du Canton de Genève 20

Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud 29

Chancellerie d'Etat du Canton du Valais 41

Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel 56

Hôtel du Gouvernement de la République et Canton du Jura 68

Kanton Appenzell I.Rh. 77

Kanton Obwalden 86

Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden 95

Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft 104

Regierungsrat des Kantons Luzern 110

Regierungsrat des Kantons Solothurn 120

Regierungsrat Kanton Schwyz 129

Staatskanzlei des Kantons Aargau 147

Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt 156

Staatskanzlei des Kantons Bern 160

Staatskanzlei des Kantons Glarus 167

Staatskanzlei des Kantons Graubünden 171

Staatskanzlei des Kantons Nidwalden 182

Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen 192

Staatskanzlei des Kantons St. Gallen 200

Staatskanzlei des Kantons Thurgau 204

Staatskanzlei des Kantons Zug 213

Staatskanzlei des Kantons Zürich 222

Standeskanzlei des Kanton Uri 226

2. Stellungnahmen In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale 232

Die Mitte / Le Centre / Alleanza del Centro 232

Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP) 236

FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali 243

GRÜNE Schweiz / Les VERT-E-S suisses / I VERDI svizzera 247

Grünliberale Partei Schweiz glp / Parti vert'libéral Suisse pvl / Partito verde liberale svizzero pvl 252

Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC ... 255

Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS / Parti socialiste suisse PSS / Partito socialista svizzero PSS 259

3. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national 264

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete / Groupement suisse pour les régions de montagne / Gruppo svizzero per le regioni di montagna ... 264
Schweizerischer Gemeindeverband ... 271
Schweizerischer Städteverband ... 280
4. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national ... 292
economiesuisse / Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation ... 292
Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC) ... 302
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS) ... 306
Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori ... 311
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) ... 312
5. Stellungnahmen Interkantonale Organisationen / Organisations intercantonales / Organizzazioni intercantonali ... 324
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS Präsidium ... 324
Asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa Association des services des automobiles asa Associazione dei servizi della circolazione asa ... 326
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK ... 327
Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) ... 338
Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV ... 339
Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD ... 343
Regierungskonferenz der Gebirgskantone ... 344
6. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Verbände Verkehr ... 353
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) ... 353
Automobil Club der Schweiz ACS ... 368
auto-schweiz - Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure ... 377
Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU ... 385
carrosserie suisse ... 387
Elektromobilclub der Schweiz (ECS) ... 392
IG Motorrad Schweiz ... 410
Landtechnik Schweiz, eh. Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT ... 421
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr ... 423
Pro Alps ... 426
Pro Velo Schweiz ... 467
RoadCross Schweiz ... 504
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG ... 505
SHVF - Swiss Historic Vehicles Federation ... 514
strasseschweiz ... 522
Swiss eMobility ... 535
Swiss Moto ... 546
Touring Club Schweiz TCS ... 557
Velosuisse Verband der Schweizer Fahrradlieferanten ... 568

Verband freier Autohandel Schweiz VFAS ... 571
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics (UTP) Unione dei trasporti pubblici (UTP) . 579
Verkehrs-Club der Schweiz VCS ... 583
7. Stellungnahmen Elektrizitätswirtschaft / Industrie électrique / Industria elettrica ... 621
Axpo ... 621
BKW Energie AG ... 625
CKW ... 629
Commission fédérale de l'électricité ElCom ... 633
Dachverband Schweizer Verteilnetzbetreiber (DSV) ... 635
Energie 360 Grad AG ... 638
ewz ... 645
Groupe E SA ... 651
Kantonales Elektrizitätswerk Nidwalden ... 665
Swisspower AG ... 671
Verband Aargauischer Stromversorger ... 675
Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) ... 681
8. Stellungnahmen Organisationen der Bereiche Cleantech, erneuerbare Energien und Energieeffizienz ... 692
AEE Suisse Dachorganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz ... 692
Energie-wende-ja (ewj) ... 697
swisscleantech ... 701
Swissolar ... 711
9. Stellungnahmen Weitere Organisationen und Verbände ... 715
Agrotec Suisse ... 715
Bundesverwaltungsgericht ... 721
Fédération des Entreprises Romandes ... 727
GENEVE AÉROPORT ... 731
Infra Suisse ... 735
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz ... 740
Mobility Genossenschaft ... 746
Privatim - Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten ... 750
Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Zürich ... 754
10. Stellungnahmen Übrige Organisationen und Stellungnehmende ... 758
Alain Schwald ... 758
AMAG Group AG ... 769
Avenergy Suisse ... 777
Baustoff Kreislauf Schweiz ... 781
CDM Smith ... 786
Centre Patronal ... 834
Coperitus GmbH ... 840
Didier Brägger ... 846
Die Schweizerische Post ... 851

Dino Maddalon 860
eCarUp AG 886
EIT.swiss 894
Förderverein H2 Mobilität Schweiz 904
Gewerbeverband Basel-Stadt 924
Gewerkschaft des Verkehrspersonals 929
Greenpeace Schweiz 934
Handelskammer beider Basel 967
Jan Meyer 973
Jean-Marc Piaget 979
Johannes Fischer 985
Kantonales Tiefbauamt Thurgau 990
KMU-Forum 997
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera 1002
Mario Modena 1012
Petrolhead.ch – Das Schweizer Autofahrerblog 1018
Primeo Energie 1027
Regiogrid - Verband regionaler und kantonaler Energieversorger 1031
smart-me AG 1037
Stiftung Pusch 1045
suisse.ing (Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen) 1082
SWISSCOFEL 1086
sympacharge.gmbh 1092
WWF Schweiz 1098

1. Stellungnahmen Kantone / Cantons / Cantoni

Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 93

Numero			Bellinzona
93	fr	0	14 gennaio 2026

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor Consigliere federale
Albert Rösti
Direttore DATEC
3003 Berna

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Procedura di consultazione
Tassa sul chilometraggio o imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici

Signor Consigliere federale,
gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per essere stati coinvolti nella procedura di consultazione relativa alle nuove Leggi federali ed ai relativi Decreti federali di competenza del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) con entrata in vigore prevista a partire dal 2030.

Lo scrivente Consiglio è consapevole dell'importanza delle imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento fiscale) gravanti sui carburanti fossili, e che queste rappresentano la principale fonte di entrate per finanziare i compiti e le spese della Confederazione connessi alla circolazione stradale. È innegabile il ruolo centrale che svolge la circolazione stradale dato che copre all'incirca l'80 per cento dell'intero traffico di persone.

Lo scrivente Consiglio è conscio del fatto che l'elettrificazione del parco veicoli e la conseguente diminuzione dei veicoli alimentati a benzina e diesel comportano una riduzione delle entrate provenienti dalle imposte sugli oli minerali, e che in assenza di provvedimenti il finanziamento di compiti e spese connessi alla circolazione stradale potrebbe non essere più garantito nel lungo periodo.

Si è concordi sull'importanza di garantire il finanziamento del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il Finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS) e il bilancio generale della Confederazione.

Tuttavia riteniamo sia doveroso fare una premessa generale che concerne un possibile contrasto tra le modifiche poste in consultazione e gli obiettivi fissati dalla Confederazione con la Strategia Energetica 2050, le Prospettive Energetiche 2050+ e anche con la

strategia climatica a lungo termine. Analogamente il tema tocca il Canton Ticino e la sua strategia energetico-climatica, recentemente adottata da questo Consiglio.

A mente dello scrivente Consiglio lo scenario di forte crescita del mercato della mobilità indicato nel rapporto esplicativo appare, allo stato attuale dell'andamento delle nuove immatricolazioni di veicoli totalmente elettrici, difficilmente raggiungibile. Si assiste infatti ad una fase di stallo in Svizzera per quanto attiene la penetrazione della mobilità elettrica. Sebbene, come citato in precedenza, siano giustificati dei provvedimenti volti a garantire il finanziamento di compiti e spese connessi alla circolazione stradale, si ritiene che allo stato attuale un'ulteriore tassa o imposta possa fungere da deterrente al passaggio alla mobilità elettrica, riducendo ulteriormente le possibilità di raggiungere gli obiettivi prefissati relativi alle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti.

Nello specifico del trasporto pubblico, in base al decreto federale del 15 marzo 2024 concernente la legge federale sul CO2, dal 1° gennaio 2026 la restituzione dell'imposta decade per i veicoli impiegati nel traffico locale secondo la legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV). Al di fuori del traffico locale, l'imposta può essere restituita dal 1° gennaio 2030 soltanto alle imprese di trasporto che dimostrano l'impossibilità, per ragioni topografiche, di impiegare sulle linee regionali autobus con un sistema di propulsione a energie rinnovabili e a zero emissioni di CO2. Nel quadro delle misure di sgravio attualmente al vaglio delle Camere federali, il Consiglio federale propone di anticipare al 2027 l'abolizione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali per le imprese di trasporto concessionarie al di fuori del traffico locale.
Questi vincoli rappresentano un incentivo alla transizione energetica nei trasporti pubblici poiché l'acquisto di bus elettrici, soprattutto a batteria, è decisamente più oneroso di quello di bus diesel. Pertanto l'introduzione di una tassa per autobus elettrici vanificherebbe quanto previsto con la legge sul CO2. Si richiede quindi che la Confederazione preveda, analogamente a quanto avveniva con la tassa sugli oli minerali, un'esenzione della tassa per i veicoli elettrici impiegati nel traffico locale e regionale ai sensi della LTV.

Considerazioni analoghe possono essere fatte anche per quanto concerne il traffico pesante su gomma. La nuova tassazione potrebbe causare un rallentamento verso la transizione energetica di questo settore, che già oggi è limitata.

Non va tralasciato il potenziale beneficio che la mobilità elettrica può apportare ad altri sistemi. Si pensi infatti alle possibili implicazioni dell'uso di sistemi bidirezionali per garantire la stabilità delle reti, un aspetto che nei prossimi anni assumerà verosimilmente un ruolo rilevante.

Sulla base delle considerazioni succitate, eventuali provvedimenti volti a tassare la circolazione dei veicoli elettrici andrebbero introdotti unicamente solamente allorché il parco circolante a livello nazionale sarà composto in misura preponderante da veicoli elettrici e non sulla base di scenari di sviluppo che attualmente non trovano riscontro nella realtà oggettiva, così da non compromettere il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati nelle varie strategie federali in campo energetico e climatico.

Proprio in ossequio e per coerenza nei confronti di dette strategie, l'incremento delle entrate necessarie a finanziare i compiti e le spese della Confederazione connessi alla

circolazione stradale andrebbe semmai perseguito con un aumento dell'imposizione dei carburanti, ciò che avrebbe il merito di accelerare significativamente il processo di decarbonizzazione, cui oggi osta in particolare proprio il costo comparativamente basso dell'energia di origine fossile.

L'accelerazione del processo di decarbonizzazione permetterebbe evidentemente di anticipare, rispetto agli scenari oggi preconizzabili, l'entrata in vigore di un'equa tassazione della corrente di ricarica dei veicoli elettrici.

Pertanto, la tempistica nell'introduzione della tassa appare fortemente prematura e non è condivisa.

Le due opzioni di tassazione poste in consultazione sono le seguenti:

- Variante "chilometraggio":
  secondo questa variante il detentore del veicolo versa una tassa commisurata ai chilometri percorsi in Svizzera. La tariffa chilometrica è determinata in funzione del tipo di mezzo e del suo peso complessivo: più il veicolo è pesante, maggiore sarà l'importo. Per un'auto l'importo ammonta mediamente a 5.4 cent./km.

- Variante "ricarica":
  si propone la riscossione di un'imposta sulla corrente utilizzata in Svizzera per ricaricare il veicolo elettrico, tassando la quantità di energia elettrica erogata alla colonnina, presso stazioni di ricarica sia pubbliche che private. La tariffa ammonta a 22.8 cent./kWh, a prescindere dal tipo di veicolo.

Tra le varianti poste in discussione lo scrivente consiglio predilige la variante chilometraggio, in quanto risulta più pragmatica e di facile applicazione, oltre a corrispondere alle tendenze in atto a livello internazionale.

Si ritiene ad esempio critica la possibilità di ricorrere a impianti non registrati, quali prese domestiche o industriali, per ricaricare i veicoli elettrici per aggirare l'eventuale imposta, incorrendo inoltre a problemi di sicurezza.
Inoltre si ritiene difficilmente dimostrabile che tutta la corrente utilizzata per la ricarica delle auto elettriche venga utilizzata per viaggiare. Nel rapporto esplicativo si cita la ricarica bidirezionale con applicazioni tipo vehicle-to-grid o vehicle-to-home, che verrebbero regolate tramite la restituzione dell'imposta per la quantità di elettricità reimmessa in rete tramite l'impianto di ricarica. Non viene però menzionata la possibilità, sempre più disponibile sui veicoli elettrici, di applicazioni tipo vehicle-to-load, in cui il veicolo fornisce direttamente corrente (senza passare dall'impianto di ricarica) per svariati utilizzi.

Da ultimo riteniamo che, a prescindere dalla soluzione adottata, la tassa o imposta debba avere una connotazione totalmente causale, senza contribuire al bilancio generale della Confederazione.

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente
Norman Gobbi

Il Cancelliere
Arnoldo Coduri

Allegato:
- Risposte al questionario previsto nell'ambito della consultazione

Copia a:
- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Sezione protezione aria, acqua e suolo (dt-spaas@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Dipartimento finanze ed economia (dfe-dir@ti.ch)
- Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch)
- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet (can-relazioniesterne@ti.ch)

Genere di osservazione	Dettaglio articolo / altri informazioni	Accettazione (scegliere dropdown)	Controproposta	Motivazione / Commento	e (scegliere dropdown)
Parere generale					
1. Valutazioni generali	Avete osservazioni generali sul progetto posto in consultazione che non rientrano nelle tematiche trattate nelle domande riportate di seguito?	NO			NO
1.1 Siete sostanzialmente d'accordo con l'introduzione di una tassa o un'imposta sui veicoli elettrici?		NO		Siamo di principio contrari all'introduzione di una tassa sui veicoli elettrici nell'orizzonte temporale ipotizzato. Per le motivazioni che stanno alla base di questo parere si rimanda alle argomentazioni espresse nella lettera del Consiglio di Stato in risposta alla presente consultazione.	NO
1.2 Preferite la variante «chilometraggio» rispetto alla variante «corrente di ricarica»?		SI con la riserva che		A margine del dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si segnala la preferenza per la variante chilometraggio, in quanto più pragmatica e di facile applicazione.	YES_WITH_RESERVATION
1.3 Preferite la variante «corrente di ricarica» rispetto alla variante «chilometraggio»?		NO		A margine del dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si segnala come la variante "corrente di ricarica" presenti criticità. Si ritiene ad esempio critica la possibilità di ricorrere a impianti non registrati, quali prese domestiche o industriali, per ricaricare i veicoli elettrici per aggirare l'eventuale imposta, incorrendo inoltre a problemi di sicurezza. Inoltre si ritiene difficilmente dimostrabile che tutta la corrente utilizzata per la ricarica delle auto elettriche venga utilizzata per viaggiare. Per maggiori dettagli si rimanda alle argomentazioni espresse nella lettera del Consiglio di Stato in risposta alla presente consultazione.	NO
1.4 Siete d'accordo con il principio di equivalenza per la determinazione dell'importo della tassa o dell'imposta, ossia l'obiettivo di un trattamento paritario dei diversi tipi di propulsione (benzina/diesel ed elettricità; punti 2.1.3.1 e 6.1.3.1 del rapporto esplicativo)?		NO		Per coerenza con le strategie federali in campo energetico e climatico, almeno nell'orizzonte temporale ipotizzato dalla consultazione, andrebbe semmai perseguito un aumento dell'imposizione dei carburanti di origine fossile.	NO
1.5 Preferireste che, invece delle varianti proposte («chilometraggio» e «corrente di ricarica»), fosse introdotta una tassa forfettaria per tutti i veicoli elettrici?		NO		Vedi osservazioni precedenti. A margine di esse e della semplicità di una tassa forfettaria, si segnala che questo sistema non garantirebbe equità in termini di utilizzo reale della rete stradale.	NO
1.6 Siete d'accordo con l'introduzione di una tassa o un'imposta sui veicoli elettrici a partire dal 2030?		NO		Vedi osservazioni precedenti. La tempistica nell'introduzione della tassa appare fortemente prematura.	NO
1.7 Siete favorevoli alla proposta di modifica della Costituzione federale, secondo la quale i proventi della tassa o dell'imposta sui veicoli elettrici dovranno essere utilizzati analogamente agli introiti delle imposte sugli oli minerali (punti 3.1 e 7.1)?		NO		Il Cantone Ticino sostiene che l'intero gettito derivante dalla nuova imposizione, qualora dovesse essere decisa nonostante quanto espresso in risposta alle precedenti domande, debba rimanere vincolato al finanziamento delle infrastrutture di trasporto, senza essere assorbito nel bilancio generale della Confederazione.	NO
2. Variante «chilometraggio» (legge sulla tassazione dei veicoli elettrici; LTVE)	Avete osservazioni generali sulla variante «chilometraggio» che non rientrano nelle tematiche trattate nelle domande riportate di seguito?		Avete osservazioni generali sulla variante «chilometraggio» che non rientrano nelle tematiche trattate nelle domande riportate di seguito?		
2.1 Ritenete che la variante «chilometraggio» sia fondamentalmente attuabile?		SI con la riserva che		La variante appare tecnicamente realizzabile e in parte compatibile con processi cantonali esistenti. Permangono tuttavia esigenze di semplificazione per ridurre l'impatto sul lavoro degli Uffici della circolazione.	YES_WITH_RESERVATION
2.2 Siete d'accordo con la differenziazione tariffaria per tipo di veicolo (punto 2.1.3.1 / art. 8 cpv. 2 e all. 2 n. 1 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.3 Siete d'accordo con il modello tariffario che tiene conto del peso totale autorizzato del veicolo (punto 2.1.3.1 / all. 2 n. 1 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.4 Siete d'accordo che la tariffa per i veicoli ibridi plug-in sia pari al 50 per cento di quella per i veicoli elettrici a batteria (punto 2.1.3.2 / all. 2 n. 1.2 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.5 Siete d'accordo con l'introduzione di una tassa forfettaria per le categorie fiscali «motoveicoli» e «ciclomotori» (punti 2.1.3.5-6 / art. 9 e all. 2 n. 2.1 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.6 Siete d'accordo con la proposta di tassare anche i veicoli elettrici esteri (punto 2.1.4 / art. 7 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT

Genere di osservazione	Dettaglio articolo / altri informazioni	Accettazione (scegliere dropdown)	Controproposta	Motivazione / Commento	e (scegliere dropdown)
2.7 Siete d'accordo che i detentori di veicoli immatricolati all'estero delle categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri» possano scegliere tra una tassa forfettaria e una tassa basata sul chilometraggio (punti 2.1.4 e 2.1.6.8 / art. 9 cpv. 2 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.8 Siete d'accordo con la proposta di esentare i cosiddetti veicoli non stradali (punto 2.1.2 / art. 5 cpv. 1 lett. a LTVE)?		SI			YES
2.9 Siete d'accordo con un adeguamento delle tariffe fiscali in modo da tenere conto anche dell'IVA attualmente riscossa sulle imposte sugli oli minerali (punto 2.1.5)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.10 Siete d'accordo con la possibilità per i soggetti imponibili di scegliere tra autodichiarazione e fornitore di servizi autorizzato (punto 2.1.6.3 a) / art. 13 cpv. 1 e 4 LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.11 Siete d'accordo con la proposta di ricorrere a un fornitore autorizzato ai fini della riscossione della tassa (punto 2.1.6.3 a) / art. 13 cpv. 1 lett. a LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.12 Siete d'accordo con la proposta di ricorrere a un'autodichiarazione ai fini della riscossione della tassa (punto 2.1.6.3 a) / art. 13 cpv. 1 lett. a LTVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
2.13 Preferireste che per i veicoli nazionali delle categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri» la riscossione della tassa potesse basarsi esclusivamente sull'autodichiarazione, anche se in tal modo sarebbero inclusi anche i chilometri percorsi all'estero?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
3. Variante «corrente di ricarica» (legge sull'imposizione dei veicoli elettrici, LIVE)	Avete osservazioni generali sulla variante «corrente di ricarica» che non rientrano nelle tematiche trattate nelle domande riportate di seguito?		Avete osservazioni generali sulla variante «corrente di ricarica» che non rientrano nelle tematiche trattate nelle domande riportate di seguito?		
3.1 Ritenete che la variante «corrente di ricarica» sia fondamentalmente attuabile?		NO		Questa variante pone molti dubbi in relazione alla possibilità di una corretta attuazione. Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a entrare nei dettagli.	NO
3.2 Siete d'accordo con la proposta di adottare una soluzione transitoria dal 2030 fino all'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica nel 2035 (punto 6.4 / art. 37 LIVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
3.3 Siete d'accordo con l'applicazione di un'imposta forfettaria come soluzione transitoria per il periodo 2030-2034 (punti 6.1.3.4 e 6.4 / art. 37 LIVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
3.4 Siete d'accordo che durante la fase transitoria 2030-2034 i veicoli esteri non siano soggetti all'imposta forfettaria (punto 6.1.3.4)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
3.5 Siete d'accordo che durante la fase transitoria 2030-2034 i veicoli commerciali pesanti (peso totale di oltre 3,5 t) siano esentati dall'imposizione (punti 6.1.3.4 e 6.4 / art. 37 LIVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT
3.6 Siete d'accordo con la proposta di un'imposta forfettaria generale per i veicoli di piccole dimensioni (punto 6.1.2 / art. 5 LIVE)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT

Genere di osservazione	Dettaglio articolo / altri informazioni	Accettazione (scegliere dropdown)	Controproposta	Motivazione / Commento	e (scegliere dropdown)
3.7 Siete d'accordo con il divieto di ricarica su impianti non registrati, quali ad esempio prese domestiche o industriali (punto 6.2.4.2 / art. 18 LIVE)?		NO			NO
3.8 Siete d'accordo con l'idea di rinunciare a un sistema di controllo per evitare l'evasione fiscale attraverso impianti di ricarica non registrati (punto 6.2.4.7)?		Nessuna indicazione		Stante il dissenso di fondo sull'introduzione di una tassa nell'orizzonte temporale ipotizzato, si rinuncia a rispondere.	WITHOUT_STATEMENT

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: fr_DCES-LACE et ANX_2026_Consultation_Redevance_vehicules_el

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Courriel : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Fribourg, le 13 janvier 2026

2026-25

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

La procédure de consultation citée en titre a retenu toute notre attention.

De manière générale, nous approuvons le projet et privilégions la variante « prestation kilométrique ».

S'agissant des transports publics, nous nous rallions à la position de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) et demandons que les véhicules des transports publics disposant d'une concession fédérale, en particulier les autobus électriques, soient exemptés de la nouvelle taxe, celle-ci étant contraire aux objectifs de décarbonation et conduisant à de simples transferts financiers internes au secteur public.

Par ailleurs, nous rejetons catégoriquement la proposition de modification de l'art 86 al. 2 let. b de la Constitution privant le fonds FORTA de la moitié du *produit net de l'impôt à la consommation spécial sur les véhicules automobiles* qui est présentée comme une disposition mineure du rapport explicatif (page 58 et 110) et qui ne fait étonnamment pas l'objet d'une question dans le formulaire de prise de position.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Philippe Demierre, Président

Philippe Demierre
Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Danielle Gagnaux-Morel
Signature électronique qualifiée - Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Position de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) du 10 décembre 2025

Copie

—

à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle et l'Office de la circulation et de la navigation ;
à la Direction des finances ;
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle le Service des ponts et chaussées, le Service de la mobilité et le Service de l'environnement ;
à la Chancellerie d'Etat.

KÖV CTP CTP

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: keine Steuer für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat am 26. September 2025 die im Betreff genannte Vernehmlassung eröffnet. Wir unterstützen diesbezüglich die Stellungahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und haben ergänzend dazu folgendes Anliegen.

Keine Abgabe / Steuer für Elektrobusse des öffentlichen Verkehrs
Das neue Bundesgesetz sieht für diverse Fahrzeuge eine Abgabenbefreiung vor – namentlich für landwirtschaftliche Traktoren und Arbeitsmaschinen. Für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sind hingegen keine Ausnahmen vorgesehen, sie sollen die volle Abgabe / Steuer bezahlen. Der KöV-Vorstand lehnt die vorgeschlagene Regelung aus folgenden Gründen ab.

1. Der öffentliche Verkehr ist ein Grundpfeiler der Schweizer Wirtschafts- und Klimapolitik. Elektrobusse leisten einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen und lokalen Emissionen. Eine zusätzliche Abgabe würde die Wirtschaftlichkeit dieser klimaschonenden Technologie schwächen und läuft Gefahr, die fortlaufende Elektrifizierung zu behindern. Dies widerspricht den nationalen Dekarbonisierungszielen.

2. Der öffentliche Verkehr ist ein Service Public. Der Orts- und Regionalverkehr werden von den Kantonen und dem Bund mit mehreren Milliarden Franken pro Jahr abgegolten. Die neue Abgabe / Steuer würde folglich zu einem erheblichen Teil von der öffentlichen Hand getragen. Das ist fiskalpolitisch nicht zielführend, weil die entsprechenden Gelder lediglich innerhalb des Systems verschoben würden. Einerseits käme es zu einem Mittelabfluss von den Kantonen hin zum Bund (NAF). Anderseits wären Verschiebungen zwischen verschiedenen Finanzierungsgefässen des Bundes die Folge (konkret vom RPV-Verpflichtungskredit hin zum NAF).

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

KÖV CTP CTP

Vor diesem Hintergrund stellt der KöV-Vorstand den folgenden Antrag:

Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit einer Konzession des Bundes sind von der Abgabe bzw. Besteuerung für Elektrofahrzeuge auszunehmen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres Anliegens und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Der Präsident

Fabian Peter

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Kopie an:
- Mitglieder der KöV
- C. Hostettler, BAV

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Chancellerie d'Etat du Canton de Genève

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Si l'importance de mettre sur pied une taxation de la mobilité électrique en vue de garantir le financement du FORTA, du FSCR et du budget général de la Confédération n'est pas remise en question, les deux variantes proposées semblent difficiles à mettre en œuvre.

Anhang: Genf Schreiben

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 6 janvier 2026

Le Conseil d'Etat
4152-2025

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôts sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre Conseil a bien reçu votre courrier du 26 septembre 2025, par lequel vous avez invité les gouvernements cantonaux à se prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre, et il vous en remercie.

Le Conseil d'État genevois vous prie donc de trouver sa prise de position détaillée intégrée dans le formulaire que vous nous avez soumis, annexé à la présente.

De façon générale, le Conseil d'État ne remet pas en question la nécessité d'instaurer une nouvelle taxe sur les véhicules électriques permettant de garantir l'alimentation du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), du financement spécial pour la circulation routière (FSCR), ainsi que le budget général de la Confédération. Toutefois, il estime que les variantes soumises à consultation ne sont pas convaincantes quant à leur application.

En effet, en ce qui concerne la variante 1, la proximité des frontières font du territoire genevois un endroit propice au tourisme de recharge et aux distances parcourues à l'étranger, ce qui rend complexe la déclaration individuelle périodique, déjà contraignante pour les détenteurs des véhicules. De plus, le traitement de ces déclarations nécessitera un travail conséquent du service des automobiles. Enfin, la question de la protection des données liées à l'utilisation d'outils techniques embarqués reste sensible, malgré les précautions prises.

En ce qui concerne la variante 2, la taxation de l'énergie de recharge semble complexe et peu fiable au vu des nombreuses possibilités de recharge hors bornes classiques. Un contrôle de l'utilisation des prises domestiques semble illusoire.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État privilégie une variante au forfait, selon des critères de poids et de puissance. Il considère que cette solution est simple et fiable, et apporte des garanties quant à sa mise en œuvre au vu des enjeux de financements.

Le Conseil d'État estime toutefois que cette nouvelle taxation ne doit pas freiner démesurément l'adoption des motorisations électriques. De ce fait, il préconise de temporiser l'adoption de cette nouvelle taxe, notamment sur les segments de marché non-matures (notamment les véhicules professionnels). Par ailleurs, il semble judicieux de ne pas prétériter outre mesure les véhicules électriques vis-à-vis de leurs équivalents thermiques.

Pour finir, le Conseil d'État souhaite souligner l'importance du maintien de l'alimentation du FORTA à un niveau au moins équivalent à celui prévalant actuellement. Il est en effet crucial de garantir le financement futur des nombreux projets d'infrastructures routières indispensables au développement de notre région.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :

Thierry Apothéloz

Annexe mentionnée

Copie à (format Word et pdf) : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le marché de l'électromobilité est un marché émergent qui, à en juger par le comportement d'achat notamment des genevois (en retrait par rapport à la moyenne nationale), est encore très contraint par des préjugés tenaces. Dès lors, déséquilibrer ce marché en augmentant trop rapidement le coût total de possession par une nouvelle taxe pourrait avoir un impact négatif sur les objectifs climatiques tant nationaux que cantonaux. L'échéance fixée à 2030 pour introduire cette taxe pose problème au regard du niveau actuel d'électrification du parc cantonal : actuellement seuls 3,6% des véhicules sont 100% électriques, 7,5% étant soit rechargeables, soit 100% électriques. Selon diverses projections, la part des véhicules hybrides rechargeables pourrait atteindre 15 à 25% en 2030, mais la proportion de véhicules 100% électriques restera probablement limitée entre 7% et 12% du parc. Plusieurs options pourraient être envisagées pour concilier entretien du réseau routier et prise en compte de l'urgence climatique: oUne solution transitoire, avec une mise en place progressive de la taxation permettant de limiter les impacts sur la croissance du taux de pénétration de la voiture électrique sur le marché national et par voie de conséquence cantonal. oUne exonération transitoire et partielle des véhicules professionnels électriques (utilitaires légers et poids lourds) dont le marché n'est pas encore mature. oUne taxation différeciée, prenant en compte le poids et la puissance des véhicules électriques, afin de limiter l'impact sur le réseau routier tout en encourageant l'électrification du parc par les véhicules plus légers. Ces mesures permettraient de concilier l'objectif de financement du réseau routier avec la promotion de l'électromobilité, tout en évitant des effets contre-productifs sur la transition écologique.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	La déclaration individuelle périodique est contraignante pour les détenteurs et nécessite un traitement pour facturation et un contrôle de l'autorité cantonale compétente. Cette nouvelle prestation nécessitera des ressources importantes de la part du canton, indemnisées par la Confédération. La déclaration automatique par le biais d'équipements techniques installés dans les véhicules pose la question des coûts et de la logistique liés à l'équipement. Par ailleurs, la protection des données, malgré les précautions prises, nous semble être un sujet sensible. Enfin, les différents forfaits (véhicules étrangers, motocycles) et les déductions forfaitaires (kilomètres parcourus à l'étrangers et véhicules hybrides rechargeables) diminuent l'attractivité de cette variante.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les possibilités de détourner les prises domestiques classiques et le tourisme de recharge affaiblissent cette variante et la sécurité de l'alimentation des fonds et du budget général de la Confédération.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Déséquilibrer le marché automobile en augmentant trop rapidement le coût total de possession des véhicules électriques par une nouvelle taxe pourrait avoir un impact négatif sur les objectifs climatiques tant nationaux que cantonaux. Il faut favoriser l'électromobilité tant que cette dernière est la solution la moins émissive.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le système forfaitaire est connu, facile à mettre en place et a démontré son efficacité, pour exemple la RPLF pour les poids-lourd, plusieurs forfaits selon le poids et/ou la puissance.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plusieurs options pourraient être envisagées pour concilier entretien du réseau routier et prise en compte de l'urgence climatique: oUne solution transitoire, avec une mise en place progressive de la taxation permettant de limiter les impacts sur la croissance du taux de pénétration de la voiture électrique sur le marché national et par voie de conséquence cantonal. oUne exonération transitoire et partielle des véhicules professionnels électriques (utilitaires légers et poids lourds) dont le marché n'est pas encore mature. oUne taxation différenciée, prenant en compte le poids et la puissance des véhicules électriques, afin de limiter l'impact sur le réseau routier tout en encourageant l'électrification du parc par les véhicules plus légers. Ces mesures permettraient de concilier l'objectif de financement du réseau routier avec la promotion de l'électromobilité, tout en évitant des effets contre-productifs sur la transition écologique.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sur le principe, l'adaptation de la Constitution est justifiée. Il faut toutefois insister sur l'importance cruciale de maintenir, voire d'accroître l'alimentation du FORTA vu les nombreux projets routiers indispensables à venir.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il sera difficile et complexe de taxer aux kilomètres alors même qu'il sera impossible de connaitre les kilomètres parcourus sur le territoire national, sauf à l'aide d'un appareillage installé dans chaque véhicule, idem sur poids-lourd. (Vacances en Europe, mouvements frontaliers réguliers). Pour le Canton de Genève, les distances parcourues peuvent excéder les 5% de déduction forfaitaire prévus.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La déclaration individuelle périodique est contraignante et nécessite des ressources de la part du service cantonal compétent. Par ailleurs, la question de la protection des données des outils techniques embarqués reste sensible, malgré les précautions prises.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cf. 1.6

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il faut veiller à ce que la somme de la taxe automobile et de la redevance soit, à modèle équivalent, toujours supérieur pour les véhicules hybrides rechargeables que pour les 100% électriques afin de favoriser les véhicules les moins émissifs.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Une déclaration individuelle est trop contraignante pour des visiteurs ponctuels

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le traitement et le contrôle devra être effectué par le service cantonal des automobiles compétent, ce qui nécessitera le déploiement de ressources supplémentaires importantes

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Les possibilités de détourner les prises domestiques et le tourisme de recharge rendent difficile la sécurité des recettes. La solution est toutefois techniquement réalisable.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il faut veiller à ce que la somme de la taxe automobile et de la redevance soit, à modèle équivalent, toujours inférieur pour les véhicules 100% électriques afin de favoriser les véhicules les moins émissifs.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vu la facilité de détourner les prises domestiques à cet usage, cela paraît indispensable.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela semble impossible à contrôler dans la pratique.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Se référer à la réponse 3.7

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Ann Annexe LE du CE - Questionnaire

Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

1. Appréciations générales

Avez-vous des remarques d'ordre général sur le projet mis en consultation, qui ne relèvent pas des questions ci-après ?

En sus de l'introduction d'une nouvelle redevance / impôt pour les véhicules électriques, le projet a également pour but d'adapter dans une large mesure la Constitution fédérale. Concrètement, les recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles ne seront à l'avenir affectées au FORTA qu'à hauteur de 50 pour cent au minimum (contre 100 pour cent aujourd'hui). Cette adaptation intervient dans le cadre du programme d'allégement budgétaire visant à assainir structurellement les déficits des finances fédérales, de sorte qu'une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles sera désormais directement versée au budget général de la Confédération. La modification proposée n'a aucun lien quant au fond avec l'introduction d'une redevance / d'un impôt pour les véhicules électriques et ne se justifie donc pas dans le cadre de ce projet. Une mesure de politique financière d'une telle portée aurait dû être traitée dans le contexte du paquet d'allègement budgétaire 2027. Selon le budget de la Confédération pour l'année 2025, le produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles s'élève à environ 588 millions de francs par an, ce qui correspond à près d'un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. La réduction prévue de l'affectation liée de l'impôt sur les véhicules automobiles affaiblirait considérablement le financement du FORTA et mettrait ainsi en danger la garantie à long terme de l'infrastructure des transports. Cela crée une incertitude sur l'alimentation de ce fond et péjore potentiellement le financement des infrastructures.

Quelle que soit la variante choisie, le nouveau système de perception doit être fiable, simple, efficace et peu coûteux, tant du point de vue des autorités d'exécution que des contribuables. En outre, le système de perception doit être inviolable, afin que le paiement correct de la taxe / de l'impôt puisse être garanti sans mesures de contrôle et d'application coûteuses. Il convient également de viser une mise en œuvre aussi neutre que possible sur le plan technologique, afin que les développements futurs, qui ne sont pas encore prévisibles aujourd'hui, puissent être pris en compte ultérieurement. En outre, les principes de la protection des données (à savoir « Privacy by Design » et « Privacy by Default ») doivent être respectés lors de la perception de la taxe.

Les tabelles de taxation devraient être évolutives en fonction de l'évolution de la transition vers l'éléctromobilité dans le but de favoriser ladite transition.

Enfin, dans les deux variantes, il est à relever que les évolutions prévues ne transposent pas dans le nouveau droit la situation jusqu'ici acquise de la réduction des droits sur les carburants à la faveur des prestations effectuées pour du transport de voyageurs sous concessions fédérales (transport régional de voyageur et transport local).

Au vu des investissements considérables consentis par les pouvoirs publics afin de décarboner la flotte de bus des transports publics, il apparaît nécessaire de soulager les financeurs publics des prestations des TP en ancrant dans la loi une exception de la taxe (kilométrique ou kilowatts) en faveur de ce secteur d'activités lourdement indemnisé par les pouvoirs publics.

1.1 Approuvez-vous le principe de l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques ?

OUI

Le Canton de Vaud partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel, compte tenu de la baisse des recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, des mesures ciblées sont nécessaires pour garantir le financement durable du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et du financement spécial du trafic routier (FSTR). La Confédération et les cantons ont besoin des moyens nécessaires pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure routière ainsi que pour le financement des projets du programme de trafic d'agglomération. Dans ce contexte, les véhicules électriques devraient également participer au financement du trafic routier à l'avenir.

L'introduction d'une redevance ou d'un impôt doit cependant être progressive pour ne pas freiner le développement de l'éléctromobilité.

1.2 Préférez-vous la variante « prestation kilométrique » à la variante « courant de recharge » ?

NON

Un consensus dans l'adoption de la variante « courant de recharge » à terme, avec la variante "prestation kilométrique" comme solution transitoire pourrait être accepté, sous réserve d'accompagner avec vigilance leur mise en œuvre pour ne pas compromettre la transition énergétique recherchée.

1.3 Préférez-vous la variante « courant de recharge » à la variante « prestation kilométrique » ?

OUI

Un consensus dans l'adoption de la variante « courant de recharge » à terme, avec la variante "prestation kilométrique" comme solution transitoire pourrait être accepté, sous réserve d'accompagner avec vigilance leur mise en œuvre pour ne pas compromettre la transition énergétique recherchée.

1.4 Approuvez-vous le principe d'équivalence pour la fixation du montant de la redevance ou de l'impôt, autrement dit l'objectif d'une égalité de traitement des différents moyens de propulsion (essence et diesel / électrique) (ch. 2.1.3.1 et 6.1.3.1 du rapport explicatif) ?

OUI si sa mise en œuvre ne freine pas la transition vers l'électromobilité.

En effet, le montant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques devrait être inférieur à celle sur les huiles minérales à son début dans le but de ne pas freiner le déploiement de la mobilité électrique, laquelle fait partie intégrante des politiques climatiques cantonales et fédérale. Nous préconisons d'introduire une fiscalité sur la mobilité électrique plus modérée au départ, puis d'augmenter progressivement le taux de la redevance kilométrique ou de l'impôt sur le courant de recharge en fonction de la pénétration du marché des véhicules électriques et des objectifs climatiques fédéraux.

Par ailleurs, la suppression de l'exemption actuelle de l'aviation de l'impôt sur les huiles minérale devrait être prévu simultanément à l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques.

Aujourd'hui, la redistribution de l'impôt sur les huiles minérales ne sert pas qu'à l'entretien basique des routes. En effet, une part significative des recettes de cet impôt est versées dans les caisses de la Confédération. Sur la part affectée à des tâches en rapport avec le trafic routier ou aérien, une partie de la taxe sert à remédier à des impacts négatifs causés par les voitures à moteur thermique (par exemple, lutte contre le bruit, adaptation des infrastructures au changement climatique, etc.). Selon le principe du pollueur-payeur, nous estimons normal qu'un utilisateur de véhicule thermique soit d'avantage mis à contribution qu'un utilisateur de véhicule électrique, vu que les impacts des véhicules thermiques sur le climat et la pollution sont significativement plus élevés que leurs équivalents électriques. En outre, nous ne partageons pas l'optimisme du rapport explicatif lorsqu'il indique que « l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques en 2030 n'influencera pas essentiellement la décision d'achat pour ou contre les véhicules électriques » (4.5). Au contraire, nous sommes d'avis qu'il faut garder des mesures incitatives afin d'encourager le passage à l'électromobilité.

Nous voudrions également signaler qu'il est primordial de laisser un délai suffisant avant l'entrée en vigueur d'une modification d'impôt (que ce soit une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales ou un nouvel impôt pour les véhicules électriques) pour que les utilisateurs puissent s'y préparer. Une communication en amont sera donc nécessaire.
La volonté n'est pas de tout réformer mais de trouver un modèle de taxation pour les véhicules électriques.

1.5 Au lieu des deux variantes proposées (« prestation kilométrique » et « courant de recharge »), préféreriez-vous une redevance forfaitaire pour tous les véhicules électriques ?

NON.
Une telle approche serait inéquitable et peu incitative.

1.6 Acceptez-vous qu'une redevance ou un impôt sur les véhicules électriques soit perçu(e) à partir de 2030, comme le prévoit le projet de loi ?

OUI si les conditions sont adaptées afin de ne pas freiner la transition énergétique et ne pas mettre en péril les objectifs climatiques que la Suisse s'est fixés.

La date d'introduction devrait être fixée de manière dynamique et dépendre de trois conditions essentielles : une pénétration suffisamment élevée du marché par les véhicules électriques ; une parité des coûts entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion ; l'atteinte d'un certain seuil pour les réductions des émissions dans le secteur des transports. Ce n'est que lorsque ces conditions seront remplies qu'une taxe pourra être introduite sans freiner la transition énergétique. A défaut, une taxation trop précoce serait contre-productive en matière d'atteinte des objectifs climatiques.

Il faut que la taxe sur les huiles minérales soit augmentée à l'horizon 2030, tandis que l'introduction de la redevance sur la prestation kilométrique ou l'impôt sur le courant de recharge doivent être initialement moins élevé que prévu par le projet de loi.

1.7 Approuvez-vous la proposition d'adaptation de la Constitution afin que les recettes provenant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques soient utilisées de la même manière que les recettes des taxes sur les huiles minérales (ch. 3.1 et 7.1) ?

OUI si cela ne s'accompagne pas d'une réduction de l'affectation de l'impôt sur les automobiles au FORTA (cf. art 86 al 2 let. b du projet de loi) et si la cohérence budgétaire et la lisibilité politique du financement de la mobilité sont garanties.

2. Variante « prestation kilométrique » (loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, LTVEl)

Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « prestation kilométrique », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?

2.1 Pensez-vous que la variante « prestation kilométrique » est globalement réalisable ?

OUI s'il est tenu compte dans sa mise en œuvre de différents défis :

- Augmentation de la charge de travail des administrations
- Adoption de mécanismes de taxation garantissant une équité des contribuables
- La gestion problématique des données personnelles
- Le caractère arbitraires des forfaits pour les kilomètres à l'étranger

2.2 Approuvez-vous la différenciation tarifaire selon les genres de véhicules (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / art. 8, al. 2, et annexe 2, ch. 1, LTVEl) ?

OUI, avec des points d'attention spécifiques en termes d'exonération.

Ainsi, une différenciation tarifaire selon le genre de véhicule est nécessaire. Toutefois, les véhicules ultralégers, en premier lieu les cyclomoteurs (dont les VAE 45), ne devraient pas être soumis à cette taxe, d'une part pour encourager tous les modes légers à assistance électrique (y compris à 4 roues a priori), d'autre part pour alléger la charge administrative.

2.3 Approuvez-vous le modèle de tarif différencié selon le poids total autorisé du véhicule (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1, LTVEl) ?

OUI, s'il est tenu compte du poids à vide au lieu du poids total autorisé.

2.4 Acceptez-vous que les véhicules hybrides rechargeables soient soumis à une redevance correspondant à 50 % du tarif applicable aux véhicules propulsés par une batterie électrique (ch. 2.1.3.2 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1.2, LTVEl) ?

NON.

2.5 Approuvez-vous l'introduction d'une redevance forfaitaire pour les catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » (ch. 2.1.3.5-6 du rapport explicatif / art. 9 et annexe 2, ch. 2.1, LTVEl) ?

NON.

Par ailleurs, les vélos électriques 45 km/h devront être exemptés de ladite redevance.

2.6 Acceptez-vous que les véhicules électriques étrangers soient eux aussi soumis à la redevance (ch. 2.1.4 du rapport explicatif / art. 7 LTVEl) ?

OUI.

2.7 Approuvez-vous la possibilité donnée aux détenteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et classés dans la catégorie de redevance « voitures de tourisme » ou « véhicules utilitaires légers » de choisir entre une redevance forfaitaire et une redevance liée à la prestation kilométrique (ch. 2.1.4, 2.1.6.8 du rapport explicatif / art. 9, al. 2, LTVEl) ?

OUI, mais la mise en œuvre semble complexe.

2.8 Approuvez-vous l'exonération de la redevance pour les véhicules non routiers ? (ch. 2.1.2 du rapport explicatif / art. 5, al. 1, let. a, LTVEl) ?

OUI.

2.9 Approuvez-vous une adaptation des tarifs de la redevance, afin que la taxe sur la valeur ajoutée qui est prélevée aujourd'hui sur les taxes sur les huiles minérales soit également prise en considération (ch. 2.1.5) ?

SANS AVIS.

2.10 Approuvez-vous la possibilité donnée aux personnes assujetties à la redevance de choisir entre une déclaration individuelle et le recours à un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1 et 4, LTVEl) ?

OUI sur le principe, cela nous semble adéquat.

Toutefois, la déclaration individuelle pourrait être compliquée à mettre en place et à vérifier.

Nous souhaiterions cependant proposer une solution additionnelle, pour les personnes qui font occasionnellement un voyage à l'étranger (ex. 1500km, soit environ 80.- CHF de redevance). Dans de telles situations, il devrait être possible d'annoncer ceci sur la déclaration individuelle, sans devoir passer par le recours à un prestataire autorisé. Si nécessaire et en cas de soupçon d'abus, des contrôles pourraient être effectués. Un maximum d'un ou deux trajets par an pourraient être acceptés dans cette solution. En cas de voyages fréquents à l'étranger, le recours à une prestataire devrait être la norme.

2.11 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception par l'intermédiaire d'un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. a, LTVEl) ?

OUI, mais le statut de ces prestataires, leur assujettissement à la LPD et la répartition des compétences doivent être clarifiés. Par ailleurs, cette solution pourrait être difficile à accepter par les détenteurs-trices pour des raisons de protection des données.

2.12 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception au moyen de la déclaration individuelle (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. b, LTVEl) ?

OUI, si une alternative à la solution numérique demeure et si les modalités de complétion de la déclaration restent aisément compréhensibles pour les contribuables.

Nous relevons également que cela peut être compliqué à mettre en place et que le suivi pourrait être important pour les personnes qui oublieraient d'effectuer cette déclaration, volontairement ou non.

2.13 Préféreriez-vous que pour les véhicules suisses des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers », seule la perception de la redevance au moyen de la déclaration individuelle soit prévue, même si cela impliquerait de comptabiliser également les kilomètres parcourus à l'étranger ?

Non, les personnes assujetties devraient pouvoir choisir le moyen de détermination qui leur convient.

3. Variante « courant de recharge » (loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques, LIVEl)

Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « courant de recharge », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?

3.1 Pensez-vous que la variante « courant de recharge est globalement réalisable » ?

OUI.

La variante « Impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques » paraît plus égalitaire et plus cohérente dès lors qu'elle repose sur un système identique à l'actuelle redevance sur les huiles minérales pour les véhicules thermiques. Elle sera donc mieux acceptée par les détenteurs de véhicules en reposant sur la consommation. Elle répond également au principe du pollueur-payeur car celui qui utilise beaucoup son véhicule utilisera plus de courant pour le recharger et payera donc plus.

Elle présente cependant plusieurs inconvénients : elle est complexe à mettre en oeuvre (mise à niveau des technologies, des équipements et des processus), complexe à contrôler et il sera complexe de garantir sa mise en oeuvre de manière écoresponsable. C'est pourquoi, elle ne pourra pas être mise en œuvre immédiatement, mais après une période transitoire.

3.2 Approuvez-vous la proposition d'une solution transitoire à partir de 2030 jusqu'à l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge en 2035 (ch. 6.4 du rapport explicatif **/ art. 37 LIVEl) ?**

OUI.

3.3 Approuvez-vous l'application d'un impôt forfaitaire à titre de solution transitoire pour la période allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEl) ?

NON.

3.4 Acceptez-vous que les véhicules étrangers ne soient pas soumis à l'impôt forfaitaire durant la période transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4) ?

OUI.

3.5 Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds (poids total supérieur à 3,5 t) ne soient pas assujettis à l'impôt durant la phase transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et ch. 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEl) ?

OUI.

3.6 Approuvez-vous la proposition d'un impôt général forfaitaire pour les « petits véhicules » (ch. 6.1.2 du rapport explicatif / art. 5 LIVEl) ?

NON.

3.7 Approuvez-vous l'interdiction de recharge au moyen d'équipements non enregistrés, par ex. des prises électriques domestiques ou industrielles (ch. 6.2.4.2 du rapport explicatif / art. 18 LIVEl) ?

NON.

Une telle interdiction est disproportionnée, vu le caractère peu probable d'une majorité de personnes de recharger leur véhicule avec une prise électrique domestique ou industrielle. Elle est aussi contraire à la liberté individuelle.

3.8 Approuvez-vous la renonciation à un système de contrôle visant à éviter le contournement de l'impôt via des équipements de recharge non enregistrés (ch. 6.2.4.7) ?

NON.

Anhang: P-LE véhicules électriques

canton de vaud

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Roesti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Envoi par courriel :
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Réf. : 25_COU_8045

Lausanne, le 17 décembre 2025

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou l'impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques.

Le Conseil d'Etat reconnaît la nécessité de compenser la baisse des rentrées de l'impôt sur les huiles minérales consécutive à l'essor de l'électromobilité en mettant en place un système de financement équitable impliquant les véhicules électriques dans la couverture des coûts des infrastructures. À ce titre, il soutient les objectifs généraux du projet ainsi que ses principes fondamentaux, à savoir :

- compenser la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales plutôt que générer des recettes supplémentaires ;
- assurer une charge fiscale moyenne pour les véhicules électriques aussi proche que possible de celle des véhicules thermiques ;
- maintenir une affectation des recettes similaire à celle de la taxe actuelle, sans modification de l'architecture financière existante.

Toutefois, nous soulignons que la taxation des véhicules électriques ne doit en aucun cas freiner l'électrification du parc automobile, indispensable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En outre, la proposition visant à modifier la Constitution pour réduire l'affectation des recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles au FORTA (de 100 % à 50 %) doit être rejetée. Cette mesure, liée au programme d'assainissement budgétaire fédéral, n'a aucun lien direct avec l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et devrait être traitée dans le cadre du paquet d'allégement

budgétaire 2027. Une telle réduction affaiblirait considérablement le financement du FORTA, compromettant la garantie à long terme des infrastructures de transport et créant une incertitude préjudiciable à leur pérennité.

Par ailleurs, le Gouvernement relève que le projet ne reprend pas l'avantage actuel de la réduction des taxes sur les carburants pour les transports publics sous concession fédérale (transport régional et local). Compte tenu des investissements importants consentis pour décarboner ces flottes, il est indispensable de prévoir une exemption de la taxe (kilométrique ou électrique) pour ce secteur, fortement soutenu par les collectivités publiques.

Le soutien du Conseil d'Etat au projet est donc conditionné aux éléments suivants :

- Une redevance initiale inférieure à la taxe sur les huiles minérales, avec une tarification évolutive et une introduction dynamique, afin de ne pas freiner la transition vers l'électromobilité ;

- Le maintien intégral de l'affectation de l'impôt sur les véhicules automobiles au FORTA ;

- Un système de perception fiable, simple, efficace et peu coûteux, tant pour les autorités que pour les contribuables ;

- Une garantie d'inviolabilité du système, évitant des contrôles coûteux ;

- Une mise en œuvre technologiquement neutre, permettant d'intégrer les évolutions futures ;

- Le respect des principes de protection des données (« Privacy by Design » et « Privacy by Default ») ;

- La suppression simultanée de l'exemption actuelle de l'aviation de l'impôt sur les huiles minérales ;

- Une exemption temporaire pour les poids lourds, compte tenu du faible niveau d'électrification ;

- L'exclusion des vélos électriques, afin de soutenir la mobilité active, étant précisé qu'il s'agit d'un mode qui n'engendre que de très faibles externalités négatives ;

- L'exemption des entreprises de transport public.

Concernant le choix de la variante, bien que la solution « prestation kilométrique » présente des avantages, nous privilégions la variante « courant de recharge ». Conditionnée aux éléments précités, cette option apparaît proportionnelle à l'usage, puisque la contribution dépend directement de l'électricité consommée pour la recharge. Elle est également cohérente avec la transition énergétique, en permettant de remplacer progressivement les recettes issues des carburants fossiles.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE	LE CHANCELIER.
Christelle Luisier Brodard	Michel Staffoni

Annexe
- Questionnaire complété

Copies
- DGMR
- DFTS
- DEF
- DJES
- DSAS
- DEIEP
- DICIRH
- CHANC
- OAE

CONSEIL D'ETAT
www.vd.ch – T 41 21 316 41 59

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Chancellerie d'Etat du Canton du Valais

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	La part des véhicules électriques va fortement progresser ces prochaines années. Afin d'assurer l'équité fiscale entre les détenteurs de véhicules thermiques et électriques, une telle redevance doit être introduite. Ces ressources financières sont indispensables pour assurer l'entretien et le développement de l'infrastructure routière.

Anhang: 2025 12 03 -LET CE - DETEC - redevance prestation kilometrique vehicules electriques ou impot sur courant recharge

Conseil d'Etat
Staatsrat
CP 670, 1950 Sion

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

2025.04617

P.P. CH-1951 Sion A-PRIORITY Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Notre réf. SG/SCN/BA
Date - 3 DEC. 2025

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat valaisan a pris connaissance de la procédure de consultation susmentionnée et vous remercie de l'avoir consulté.

La part des véhicules électriques va fortement progresser ces prochaines années. Afin d'assurer l'équité fiscale entre les détenteurs de véhicules thermiques et électriques, une telle redevance doit être introduite. Ces ressources financières sont indispensables pour assurer l'entretien et le développement de l'infrastructure routière.

Le Conseil d'État du canton du Valais soutient la variante de la redevance liée à la prestation kilométrique, qui paraît technologiquement plus simple et moins susceptible d'être manipulée. En outre, elle génère des recettes brutes plus élevées, entraîne des coûts d'exécution moins élevés et peut être introduite à partir de 2030.

Le Conseil d'État du canton du Valais ne soutient cependant pas la modification de l'art. 86, al. 2, let. b de la révision partielle de la Constitution, selon laquelle au moins 50 % du produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles devrait désormais alimenter le FORTA, et propose au contraire de maintenir la réglementation actuelle.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, nous vous renvoyons uniquement les trois questionnaires concernant la variante de la redevance liée à la prestation kilométrique.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président
Mathias Reynard

CANTON DU VALAIS
CONSEIL D'ETAT

La chancelière
Monique Albrecht

Annexe questionnaires relatifs à la consultation citée en objet
Copie à vernehmlassungen@astra.admin.ch

Av. de France 71, CP 670, 1950 Sion
Tél. 027 606 21 00

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante « prestation kilométrique » présente un produit net plus élevé, soit un écart favorable de 952 millions sur 10 ans. La concentration des activités d'encaissement des impôts sur les véhicules aux échelons cantonal et fédéral auprès des services des automobiles cantonaux est pertinente. Ceux-ci sont les interlocuteurs privilégiés des détenteurs de véhicules.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante « courant de recharge » présente un risque de fraude fiscale, les recettes ne sont pas garanties. Le produit net est inférieur, à savoir un écart défavorable de 952 millions sur 10 ans. Cette variante est plus onéreuse pour les détenteurs de véhicules (compteurs, bornes, etc.) ainsi que pour la Confédération, 8,3 % de coûts d'exécution comparé à 5,0% pour la variante « prestation kilométrique ». Dans un premier temps, un système transitoire devra être exploité entre 2030 et 2034. Les oppositions ou critiques relatives au système transitoire ainsi qu'au système définitif vont se cumuler et mettre en péril l'introduction de ladite redevance.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Un tel forfait serait inéquitable comparé à la situation actuelle où les impôts sur les huiles minérales sont directement liés aux kilomètres parcourus, respectivement à la consommation de carburant des véhicules.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La part des véhicules électriques va fortement progresser ces prochaines années. Afin d'assurer l'équité fiscale entre les détenteurs de véhicules thermiques et électriques, une telle redevance doit être introduite dans les meilleurs délais.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les services cantonaux des automobiles ont déjà été associés à l'élaboration de cette redevance par leur association, l'asa, et ont jugé sa mise en œuvre faisable.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le périmètre actuel d'imposition des huiles minérales est ainsi maintenu.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Selon chiffre 6.2.4.6 du descriptif de la variante « courant de recharge », il est précisé que les gestionnaires de réseau de distribution versent à la Confédération uniquement les fonds effectivement encaissés. Cette

Begründung	disposition doit également être appliquée aux services des automobiles cantonaux en charge de l'exécution de la variante « prestation kilométrique ».

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	La collecte des données relatives au kilométrage par un prestataire agréé ou par les systèmes embarqués dans les véhicules est techniquement possible. Ces conditions préalables doivent pouvoir être utilisées sur une base volontaire, car elles simplifient considérablement la collecte pour toutes les parties concernées. Une limitation à la seule autodéclaration augmente considérablement les travaux des autorités d'exécution en matière d'encaissement, de contrôle et de sanction cas d'absence de déclaration ou de fausse déclaration.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La nécessité de disposer d'une solution transitoire entre 2030 et 2034, avec un système d'exécution spécial, est une faiblesse significative. Cette variante est plus onéreuse pour les détenteurs de véhicules (compteurs, bornes, etc.) ainsi que pour la Confédération, 8,3 % de coûts d'exécution comparé à 5,0% pour la variante « prestation kilométrique ».

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le risque de fraude est important et pourrait affaiblir la crédibilité des autorités.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'introduction d'un nouvel impôt fédéral pour les véhicules électriques est un défi important. Sa mise en œuvre en deux phases avec une solution transitoire favorise la multiplication des opposants.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir commentaire chiffre 3.2.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Une différence de traitement des véhicules immatriculés à l'étranger serait inéquitable vis-à-vis des détenteurs de véhicules immatriculés en Suisse.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Une différence de traitement des véhicules immatriculés à l'étranger serait inéquitable vis-à-vis des détenteurs de véhicules immatriculés en Suisse.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'art. 5 dispose en particulier sur l'exonération de la redevance. Il s'agirait de prévoir dans ces exonérations les véhicules affectés à un usage d'intérêt général, comme ceux utilisés par les services de secours, de sécurité.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La mise en œuvre de cette interdiction est problématique. Les obstacles décrits en matière de contrôle et de sanction affaiblissent considérablement cette interdiction.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir commentaire chiffre 3.7.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht

Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Anhang: Stellungnahme Kanton Neuenburg

LE CONSEIL D'ÉTAT
DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Office fédéral des routes
OFROU
3003 Berne

Consultation relative à la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Mesdames, Messieurs,

Le DETEC a lancé le 26 septembre 2025 la consultation mentionnée en titre. Nous vous remercions de la possibilité qui nous est donnée de nous prononcer.

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel partage l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle, compte tenu de la baisse des recettes issues des taxes sur les huiles minérales, des mesures ciblées sont nécessaires pour garantir le financement durable du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que du financement spécial pour la circulation routière (FSCR). La Confédération et les cantons ont besoin de ces ressources pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure routière, ainsi que pour le financement des projets du programme trafic d'agglomération.

Dans ce contexte, le Conseil d'État accueille favorablement le projet et partage l'avis selon lequel, à l'avenir, les véhicules électriques doivent également contribuer au financement du trafic routier.

Le Conseil d'État partage également les principes fondamentaux selon lesquels la nouvelle redevance pour les véhicules électriques doit être conçue :

- Principe de compensation : l'objectif n'est pas de générer des recettes supplémentaires, mais de compenser le recul des recettes de la taxe sur les huiles minérales ;
- Principe d'équivalence : la charge fiscale des véhicules électriques doit être aussi équivalente que possible pour leur propriétaire à celle des véhicules à combustion ;
- Affectation des moyens : les recettes issues de la redevance doivent être utilisées de manière analogue à celles issues de la taxe sur les huiles minérales. Les flux de financement actuels doivent rester inchangés.

NE

Quant à l'introduction de la redevance, le passage à l'électromobilité s'étant essoufflé ces dernières années, il est essentiel que la nouvelle réglementation ne freine pas davantage cette transition. Une disposition devrait être introduite selon laquelle la nouvelle redevance n'entrera pas en vigueur avant 2030. Cette temporisation permettra de garantir que la réglementation ne prendra effet que lorsque l'électromobilité sera suffisamment bien établie.

Considérant qu'il est essentiel de ne pas pénaliser l'électrification de la flotte des transports publics, au risque de balayer les efforts de décarbonation déjà entrepris, une exonération de la redevance sur les véhicules électriques doit être appliquée pour les entreprises de transport concessionnaires, par analogie au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dont elles bénéficient actuellement. Cette disposition repose sur :

- L'équité fiscale entre les modes de transport (routier et ferroviaire) ;
- Le soutien au transport public pour encourager une mobilité durable ;
- La réduction des émissions de CO2 (les technologies alternatives coûtant plus cher, une surtaxe pourrait dissuader ou empêcher la transition).

Quant à la perception de la taxe, le projet soumis à consultation propose deux variantes : selon la distance parcourue ou selon la quantité d'électricité de recharge. En premier lieu, le Conseil d'État tient à insister sur les principes suivants :

- Le nouveau système de perception doit être fiable, simple, efficace et économique, aussi bien pour les autorités chargées de l'exécution que pour les personnes assujetties ;
- Il doit être protégé contre toute manipulation, afin de garantir le paiement correct de la redevance sans mesures de contrôle ou d'exécution coûteuses ;
- Une mise en œuvre aussi peu technologique que possible doit être recherchée, afin que les développements futurs puissent être intégrés sans trop de difficultés ;
- Les exigences relatives à la protection des données doivent être respectées.

Au cours des travaux préparatoires, l'option d'une redevance forfaitaire applicable à l'ensemble des véhicules électriques a été examinée puis écartée. Le Conseil d'État rejoint l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle une telle redevance ne respecterait pas le principe du pollueur-payeur, ne refléterait pas l'usage réel de l'infrastructure et créerait des incitations contraires aux objectifs de durabilité.

La variante fondée sur la consommation de « courant de recharge » ne paraît pas davantage réaliste, puisqu'elle repose sur l'hypothèse que tous les véhicules électriques seraient rechargés exclusivement sur des bornes dédiées. Or, une partie des usagers continuera d'utiliser des prises standards, dont la consommation ne pourrait pas être enregistrée dans la mesure où surveiller 4 millions de raccordements privés en Suisse s'avèrerait infaisable.

Ainsi, la variante basée sur la « prestation kilométrique » constitue la solution la plus équitable au regard des objectifs de la redevance. Les technologies de calcul automatique envisagées semblent réalistes, et cette approche permet également une mise en œuvre par auto-déclaration. Elle s'inscrit également dans une vision à long terme, dans laquelle la taxe actuelle sur les huiles minérales pourra être remplacée par un mécanisme de financement englobant l'ensemble des véhicules, quel que soit leur mode de propulsion. Cette variante est dès lors privilégiée par le Conseil d'État.

En plus de l'introduction d'une nouvelle redevance pour les véhicules électriques, le projet prévoit également une modification étendue de la Constitution fédérale. Concrètement, les recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles ne devraient plus être affectées au FORTA qu'à hauteur d'au moins 50 % (aujourd'hui : 100 %). Cette adaptation s'inscrirait dans le cadre du programme d'allégement destiné à résorber les déficits structurels du budget fédéral, de sorte qu'une partie de l'impôt sur les automobiles irait désormais directement au budget général de la Confédération.

La modification proposée n'a aucun lien matériel avec l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et n'est donc pas justifiée dans ce projet. Selon le budget de la Confédération, les recettes nettes de l'impôt sur les automobiles s'élèvent à environ 588 millions de francs par année, soit environ un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. L'assouplissement prévu de l'affectation obligatoire affaiblirait considérablement le financement du FORTA et compromettrait la pérennité des infrastructures routières et le financement des projets d'agglomération. Le Conseil d'État rejette la modification constitutionnelle proposée.

Vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous souhaitons une bonne réception du présent courrier et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 17 décembre 2025

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
C. GRAF

La chancelière,
S. DESPLAND

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL • CONSEIL D'ÉTAT •

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le Conseil d'État du canton de Neuchâtel partage l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle, compte tenu de la baisse des recettes issues des taxes sur les huiles minérales, des mesures ciblées sont nécessaires pour garantir le financement durable du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que du financement spécial pour la circulation routière (FSCR). La Confédération et les cantons ont besoin de ces ressources pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure routière, ainsi que pour le financement des projets du programme trafic d'agglomération. Dans ce contexte, nous accueillons favorablement le projet dans son principe et partageons l'avis selon lequel, à l'avenir, les véhicules électriques doivent également contribuer au financement du trafic routier. Sur la base des prévisions de l'OFROU, qui annoncent déjà dans quelques années des difficultés de liquidités pour le NAF et le SFSV, nous jugeons compréhensible la date d'introduction prévue pour 2030. Le Conseil d'État partage également les principes fondamentaux selon lesquels la nouvelle redevance / taxe pour les véhicules électriques doit être conçue : •Principe de compensation : l'objectif n'est pas de générer des recettes supplémentaires, mais de compenser le recul des recettes de la taxe sur les huiles minérales. •Principe d'équivalence : la charge fiscale moyenne des véhicules électriques doit être aussi équivalente que possible à celle des véhicules à combustion. •Affectation des moyens : les recettes issues de la redevance pour véhicules électriques doivent être utilisées de manière analogue à celles issues de la taxe sur les huiles minérales ; l'architecture financière actuelle et les flux de financement doivent rester inchangés. Quant à l'introduction de la redevance, le passage à l'électromobilité s'étant essoufflé ces dernières années, il est essentiel que la nouvelle réglementation ne freine pas davantage cette transition. Une disposition devrait être introduite selon laquelle la nouvelle redevance n'entrera pas en vigueur avant 2030. Cette temporisation permettra de garantir que la réglementation ne prendra effet que lorsque l'électromobilité sera suffisamment bien établie. Considérant qu'il est essentiel de ne pas pénaliser l'électrification de la flotte des transports publics, au risque de balayer les efforts de décarbonation déjà entrepris, une exonération de la redevance sur les véhicules électriques doit être appliquée pour les entreprises de transport concessionnaires, par analogie au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dont elles bénéficient actuellement. Cette disposition repose sur : •L'équité fiscale entre les modes de transport (routier et ferroviaire) ; •Le soutien au transport public pour encourager une mobilité durable ; •La réduction des émissions de CO2 (les technologies alternatives coûtant plus cher, une surtaxe pourrait dissuader ou empêcher la transition).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante basée sur la « prestation kilométrique » constitue la solution la plus équitable au regard des objectifs de la redevance. Les technologies de calcul automatique envisagées semblent réalistes, et cette approche permet également une mise en œuvre par auto-déclaration. Elle s'inscrit également dans une vision à long terme, dans laquelle la taxe actuelle sur les huiles minérales pourra être remplacée par un mécanisme de financement

	englobant l'ensemble des véhicules, quel que soit leur mode de propulsion. Cette variante est dès lors privilégiée par le Conseil d'État.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante fondée sur la consommation de « courant de recharge » ne paraît pas réaliste, puisqu'elle repose sur l'hypothèse que tous les véhicules électriques seraient rechargés exclusivement sur des bornes dédiées. Or, une partie des usagers continuera d'utiliser des prises standards, dont la consommation ne pourrait pas être enregistrée dans la mesure où surveiller 4 millions de raccordements privés en Suisse s'avèrerait infaisable.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le Conseil d'État rejoint l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle une telle redevance ne respecterait pas le principe du pollueur-payeur, ne refléterait pas l'usage réel de l'infrastructure et créerait des incitations contraires aux objectifs de durabilité.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le passage à l'électromobilité s'étant essoufflé ces dernières années, il est essentiel que la nouvelle réglementation ne freine pas davantage cette transition. Une disposition devrait être introduite selon laquelle la nouvelle redevance n'entrera pas en vigueur avant 2030. Cette temporisation permettra de garantir que la réglementation ne prendra effet que lorsque l'électromobilité sera suffisamment bien établie.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	En plus de l'introduction d'une nouvelle redevance pour les véhicules électriques, le projet prévoit également une modification étendue de la Constitution fédérale. Concrètement, les recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles ne devraient plus être affectées au FORTA qu'à hauteur d'au moins 50 % (aujourd'hui : 100 %). Cette adaptation s'inscrirait dans le cadre du programme d'allégement destiné à résorber les déficits structurels du budget fédéral, de sorte qu'une partie de l'impôt sur les automobiles irait désormais directement au budget général de la Confédération.

Begründung	La modification proposée n'a aucun lien matériel avec l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et n'est donc pas justifiée dans ce projet. Selon le budget de la Confédération, les recettes nettes de l'impôt sur les automobiles s'élèvent à environ 588 millions de francs par année, soit environ un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. L'assouplissement prévu de l'affectation obligatoire affaiblirait considérablement le financement du FORTA et compromettrait la pérennité des infrastructures routières et le financement des projets d'agglomération. Le Conseil d'État rejette la modification constitutionnelle proposée.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été

Begründung	possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Considérant que la présente consultation doit mener à un choix entre 2 variantes et vu la charge de travail que cela représentait, il n'y pas été possible pour le Conseil d'Etat d'étudier en détail les modalités d'application de chacune des deux variantes proposées.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung

Begründung:	La modification proposée n'a aucun lien matériel avec l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et n'est donc pas justifiée dans ce projet. Selon le budget de la Confédération, les recettes nettes de l'impôt sur les automobiles s'élèvent à environ 588 millions de francs par année, soit environ un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. L'assouplissement prévu de l'affectation obligatoire affaiblirait considérablement le financement du FORTA et compromettrait la pérennité des infrastructures routières et le financement des projets d'agglomération. Le Conseil d'État rejette la modification constitutionnelle proposée.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	2 A tale fondo sono assegnati i mezzi seguenti: b. almeno il 50 per cento del prodotto netto dell'imposta speciale di consumo di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera d; d. almeno il 38 per cento e al massimo il 44 per cento del prodotto netto della tassa di cui all'articolo 131 capoverso 2 lettera b; e. una quota del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e; l'importo di tale quota corrisponde alla somma del 9 per cento: 1. dei mezzi di cui alla lettera c, 2. della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, ebis. il 6 per cento del prodotto netto della tassa di cui all'articolo 131 capoverso 2 lettera b; 2bis La somma degli importi di cui al capoverso 2 lettere e ed ebis non può superare 310 milioni all'anno; la legge disciplina l'indicizzazione di tale importo. 4 Al finanziamento speciale sono accreditati i mezzi seguenti, al netto dei mezzi di cui al capoverso 2 lettere e ed ebis: a. la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e; b. il 28 per cento del prodotto netto della tassa di cui all'articolo 131 capoverso 2 lettera b. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Le projet est trop détaillé pour pouvoir se prononcer alors que le choix de la variante n'est pas encore réalisé.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	La modification proposée n'a aucun lien matériel avec l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et n'est donc pas justifiée dans ce projet. Selon le budget de la Confédération, les recettes nettes de l'impôt sur les automobiles s'élèvent à environ 588 millions de francs par année, soit environ un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. L'assouplissement prévu de l'affectation obligatoire affaiblirait considérablement le financement du FORTA et compromettrait la pérennité des infrastructures routières et le financement des projets d'agglomération. Le Conseil d'État rejette la modification constitutionnelle proposée.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	La variante fondée sur la consommation de « courant de recharge » ne paraît pas réaliste, puisqu'elle repose sur l'hypothèse que tous les véhicules électriques seraient rechargés exclusivement sur des bornes dédiées. Or, une partie des usagers continuera d'utiliser des prises standards, dont la consommation ne pourrait pas être enregistrée dans la mesure où surveiller 4 millions de raccordements privés en Suisse s'avèrerait infaisable. Aucun commentaire de détail n'est dès lors formulé sur le texte proposé.

Hôtel du Gouvernement de la République et Canton du Jura

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le marché de la voiture électrique peine encore à s'imposer en Suisse. Afin de ne pas trop prétériter son développement et ainsi reporter les objectifs climatiques dans le domaine de la mobilité individuelle, la date d'introduction de la nouvelle taxe devrait être fixée de manière dynamique et dépendre deux conditions : une pénétration suffisamment élevée du marché par les véhicules électriques et une parité des coûts entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion. Ce n'est que lorsque ces deux conditions sont remplies qu'une taxe devrait être introduite sans freiner la transition énergétique. Une pondération globale entre une entrée en vigueur de la taxe ne freinant pas la transition énergétique dans les véhicules et le maintien d'un volume de taxe permettant à la Confédération de garantir le soutien aux offres de TP des cantons est à trouver.

Anhang: Lettre d'accompagnement JU

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement - 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Delémont, le 2 décembre 2025

Consultation relative à la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien vous remercie pour l'opportunité de participer à la consultation relative à l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques et à l'impôt sur le courant de recharge.

Il partage l'objectif du Conseil fédéral de garantir l'équité fiscale entre détenteurs de véhicules thermiques et électriques et de sécuriser le financement à long terme de l'entretien et du développement de l'infrastructure routière. La progression annoncée des véhicules électriques rend effectivement nécessaire la mise en place d'une redevance adaptée.

Cependant, le projet soumis à consultation pose plusieurs problèmes importants qu'il vous détaille dans ses réponses :.

Variante kilométrage :

- L'atteinte d'une comptabilisation précise des kilomètres parcourus à l'étranger nécessiterait des systèmes embarqués coûteux.
- La perception de la redevance engendrera une lourde charge administrative pour les services des automobiles et pourrait compliquer les changements de détenteur.
- L'annonce des décomptes pourrait poser des difficultés à certains usagers, notamment les personnes âgées ou non familiarisées avec les outils électroniques.
- L'acceptation par la population pourrait être limitée, l'impôt par kilométrage étant perçu comme intrusif.
- Les véhicules hybrides rechargeables seraient taxés de manière excessive, leurs batteries n'étant pas conçues pour parcourir de longues distances. De plus, de nombreux détenteurs de véhicules hybrides effectuent une grande partie de leurs déplacements quotidiens uniquement en mode électrique et ne devraient donc pas être pénalisés par une taxation 50-50.

Variante « courant de recharge » :

- La mise en œuvre technique et administrative serait extrêmement lourde pour les fournisseurs d'énergie et les détenteurs de bornes, complexifiant la transition énergétique domestique (notamment en lien avec les installations photovoltaïques).
- Dans les régions frontalières comme le Jura, cette variante pourrait encourager des mouvements de « tourisme à la prise », affectant le produit de l'impôt et créant des injustices fiscales entre citoyens suisses.
- Les poids lourds électriques seraient pénalisés de manière disproportionnée.

Dans les deux cas, ces systèmes alourdissent fortement la charge administrative pour les citoyens et les services concernés.

Sur le modèle existant pour la vignette autoroutière, il nous semble préférable d'orienter la perception vers un forfait annuel pour les véhicules électriques et hybrides. Ce système est simple, éprouvé et moins coûteux à mettre en place, tant pour l'administration que pour les usagers.

Tout en restant à votre disposition, le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Martial Courtet
Président

Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous soutenons le principe de l'introduction d'une taxe sur les véhicules électriques mais avec certaines réserves. La part des véhicules électriques va progresser ces prochaines années. Afin d'assurer l'équité fiscale entre les détenteurs de véhicules thermiques et électriques, une telle redevance doit être introduite. Ces ressources financières sont indispensables pour assurer l'entretien et le développement de l'infrastructure routière. Cependant le projet mis en consultation pose de nombreux problèmes que nous mettons en exergue dans les réponses suivantes

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Une variante forfaitaire serait plus adéquate. La facturation pourrait se faire en même temps que la taxe cantonale. Elle serait moins lourde administrativement et serait semblable à la méthode déjà connue et acceptée par la population pour la vignette autoroutière. Les km faits à l'étranger ne sont pas pris en compte de manière précise si on n'investit pas dans un système embarqué coûteux. Les véhicules hybrides rechargeables sont taxés trop lourdement (presque à double). Ce système de perception impliquera une grosse charge de travail pour les services autos. De plus, lors de changement de détenteur, cela nécessitera des décomptes et sera source de problèmes. Le système d'annonce va engendrer des difficultés pour la population en particulier les personnes âgées qui n'ont pas de moyens de communication électronique ou informatique. Le principal problème de la variante kilométrage pourrait être son acceptation par la population. Il nous semble en effet que l'impôt par kilométrage puisse être vu comme plus intrusif que la variante « taxe à la prise », qui est, elle, plus facile à comprendre et plus en lien avec une réalité déjà existante.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cette variante pose des problèmes de perception puisque toutes les bornes de recharge devront être équipées spécifiquement. La variante « courant de recharge » est difficile à mettre en place en raison de l'énorme charge technique et administrative qu'elle représente. Il nous semble très compliqué pour les entreprises d'approvisionnement en énergie de prendre un rôle dans la perception d'impôts et dans la responsabilité d'avoir un suivi des prises électriques des quelque 4 millions de ménages en Suisse. La variante “courant de recharge” fait peser une lourde charge - administrative, technique et financière - sur les possesseurs d'une borne de recharge. Or, l'installation de bornes de recharge va souvent de pair avec la pose d'installations photovoltaïques. Ainsi, la variante “courant de recharge”, avec ce qu'elle implique au niveau de l'équipement technique au domicile des détenteurs de véhicules électriques, pourrait compliquer et renchérir le processus de transition énergétique domestique. Enfin, dans une région frontalière comme le Jura, elle créerait à n'en pas douter des mouvements frontaliers en raison de « tourisme à la prise », ce

	qui renforcerait les problèmes de mobilité frontalière et diminuerait le produit de l'impôt de manière injuste entre citoyens suisses. La variante « courant de recharge » pénaliserait trop fortement les poids lourds électriques.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Chacune des méthodes pose des problèmes. Elle alourdit fortement la charge administrative. Un forfait serait plus simple et moins couteux à mettre en place. Sur le modèle existant pour la vignette autoroutière, il nous semble préférable d'orienter la perception vers un forfait annuel.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Avec un forfait, la mise en œuvre est simplifiée et donc plus rapide à mettre en œuvre.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La CIC (Conférence des ingénieurs cantonaux) demande à la DTAP (Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement) de refuser que 50% de cette nouvelle taxe soit utilisé pour le budget général de la Confédération. La totalité de la taxe doit être attribuée au FORTA.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Une variante forfaitaire serait plus adéquate. La variante prestation kilométrique entraînera une lourdeur administrative excessive. La totalité de la nouvelle taxe doit être attribuée au FORTA / Explications remarques : concrètement, les recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles ne seront à l'avenir affectées au FORTA qu'à hauteur de 50% au minimum (contre 100% aujourd'hui). Cette adaptation intervient dans le cadre du programme d'allégement budgétaire visant à assainir structurellement les déficits des finances fédérales, de sorte qu'une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles sera désormais directement versée

	au budget général de la Confédération. La modification proposée n'a aucun lien quant au fond avec l'introduction d'une redevance, d'un impôt pour les véhicules électriques et ne se justifie donc pas dans le cadre de ce projet. Une mesure de politique financière d'une telle portée aurait dû être traitée dans le contexte du paquet d'allègement budgétaire 2027.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les poids lourds devraient être temporairement exemptés de la taxe. Le degré d'électrification est encore faible, tout comme les recettes fiscales attendues. Les transporteurs investissent des sommes importantes dans la décarbonisation de leur flotte. Cet engagement privé accélère le processus de transformation et doit être récompensé et non entravé.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Taxe forfaitaire différente pour les hybrides. Cette manière de taxer les véhicules hybrides les pénalisent car leurs batteries ne sont pas faites pour parcourir de longues distances. Concernant les véhicules hybrides, les détenteurs de tels véhicules disent souvent qu'ils parviennent à effectuer une grande partie de leurs déplacements quotidiens en ayant recours uniquement à la propulsion électrique. Ils ne devraient donc pas être pénalisés par une taxation 50-50.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Taxe forfaitaire

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Redevance forfaitaire uniquement

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mais inutile si on choisit une variante forfaitaire, simplification administrative évidente.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	C'est une possibilité qui peut aider certains détenteurs. Inutile si on choisit une variante forfaitaire. Cette manière de faire impliquera des coûts supplémentaires pour les détenteurs de véhicules et un alourdissement administratif.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Inutile si on choisit une variante forfaitaire.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	Cette variante nous semble se heurter à des questions d'infrastructures qui seront très difficiles et très coûteuses à mettre en place.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il faudrait équiper toutes les bornes et prises de recharge de Suisse.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung

Titel	von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Appenzell I.Rh.

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Anteil von Elektrofahrzeugen wird in den nächsten Jahren erheblich steigen. Es ist dringend notwendig, auf Bundesebene eine steuerliche Gleichbehandlung zwischen Haltern von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Damit soll die längerfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Der Zeitpunkt der Einführung und die Höhe der Besteuerung muss sorgfältig vollzogen werden, um nicht die allgemein gewünschte Verbreitung von CO2-neutralen Fahrzeugen negativ zu beeinflussen.

Anhang: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge - Stellungnahme Kanton Appe

KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Appenzell, 8. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist mit der grundsätzlichen Besteuerung von Elektro-Fahrzeugen einverstanden, um auch zukünftig genügend Mittel für den Strassenverkehr bereitstellen zu können. Für Elektrofahrzeuge soll grundsätzlich ein möglichst gleichwertiger Abgabebetrag anfallen, wie dies bei Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist, da sie die Strasseninfrastruktur im gleichen Masse nutzen.

Die Standeskommission ist für die Variante «Fahrleistung», da die Erhebung bei Nutzfahrzeugen über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, bei den Personenwagen mit der Selbstdeklaration und bei den kleineren Fahrzeugarten mit einer Pauschale einfacher und fristgerecht auf die geplante Einführung 2030 umzusetzen ist.

Der Kanton Appenzell I.Rh. lehnt die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 % in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, da 100 % in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 % dem NAF zugeführt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission
Der Ratschreiber:

Roman Dobler

Beilage:
Fragebogen

Zur Kenntnis an:
- Finanzdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

AI 013.12-466.4.5.12-1341238 2-2

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine weiteren allgemeinen Bemerkungen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ermöglicht die leistungsabhängige Besteuerung auf Basis von bestehenden Kenngrössen. Die Einführungshürden sind geringer, als bei der Variante "Ladestrom".

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante „kilometerabhängige Leistung“ erzielt einen höheren Nettoertrag – ein Unterschied von 952 Millionen über 10 Jahre. Das Steuer-Inkasso durch die kantonalen Strassenverkehrsämter zu vollziehen ist sinnvoll, da diese schon heute die direkten Ansprechpartner der Fahrzeughalter sind und entsprechend grosse Erfahrung vorhanden ist, für kantonale- sowie pauschale nationale Steuererhebung (PSVA). Die Befürchtung besteht, dass bei der Variante "Ladestrom" Steuerausfälle aufgrund von Umgehungmöglichkeiten entstehen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe kommt nicht als Alternative in Frage.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung soll so bald als möglich stattfinden. Dabei müssen jedoch die Vorlaufzeiten für die Umsetzung bei den betroffenen Vollzugsorganisationen unbedingt berücksichtigt werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Kanton Appenzell I.Rh. lehnt die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, da 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe

Titel	unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Analogie zur heutigen Mineralölsteuerrückerstattung

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der Selbstdeklaration fehlen Erfahrungswerte, welche den Aufwand seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung abschätzen lässt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäß Punkt 6.2.4.6 der Beschreibung der Variante „Ladestrom“ wird festgehalten, dass die Netzbetreiber an den Bund nur die tatsächlich eingezogenen Gelder abführen. Diese Regelung sollte auch für die

	kantonalen Strassenverkehrsämter gelten, die mit der Umsetzung der Variante „kilometerabhängige Leistung“ beauftragt sind.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung der Fahrleistung über einen zugelassenen Anbieter oder die fahrzeuginternen Systeme sind technisch möglich. Diese Voraussetzungen sollen auf freiwilliger Basis genutzt werden können, da es die Erhebung für alle Beteiligten stark vereinfacht. Eine Beschränkung auf Selbstdeklaration erhöht die erwartenden Aufwände seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung signifikant.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die Variante «Ladestrom» ab und verzichten deshalb auf die Beantwortung der entsprechenden Fragen, was durchwegs als «Nein» bei allen Fragen im Kapitel 3 zu verstehen ist .

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Obwalden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Anhang: Stellungnahme OW

Kanton Obwalden

Der Vorsteher des Sicherheits- und Sozialdepartements SSD

CH 6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Online via "Consultations"

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.5815
Unser Zeichen: ks

Sarnen, 12. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge;
Stellungnahme.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, Gasser Albert

Für die Einladung zur Vernehmlassung über die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge danken wir Ihnen.

Der Kanton Obwalden befürwortet die Schaffung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge mit gewissen Vorbehalten. Wir sprechen uns bei den vorliegenden Varianten klar für die Variante "Fahrzeugleistung" aus. Nur diese Variante ist mit dem Ziel vereinbar, das sich alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligen (Mobility Pricing). Ebenfalls wird dadurch eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gewährleistet. Ausserdem ist sie für die Mehrheit der Fahrzeugbesitzenden mit überschaubarem administrativem Aufwand umzusetzen. Mit der Variante "Fahrleistung" wird ein technologisch offenes, verursachergerechtes und langfristig tragfähiges Finanzierungsmodell für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen, das in Zukunft unabhängig von der Antriebsart auf alle Fahrzeuge angewendet werden kann.

Die Variante "Ladestrom" hingegen ist aufgrund des enormen technischen und administrativen Aufwands ungeeignet und unserer Ansicht nach nicht zukunftsfähig. Die Energieversorgungsunternehmen sehen sich weder als Steuereintreiber, noch sehen sie sich in der Lage, sämtliche Steckdosen der rund vier Millionen Haushalte in der Schweiz zu überwachen. Ebenfalls dagegen spricht die deutliche Benachteiligung der elektrischen schweren Nutzfahrzeuge bei dieser Variante.

Sicherheits- und Sozialdepartement SSD
Enetriederstrasse 1, 6060 Sarnen
Tel. +41 41 666 62 19
ssd@ow.ch
www.ow.ch

Die präferierte Variante "Fahrleistung" befürworten wir unter folgenden Vorbehalten:

1. Der Einführungszeitpunkt sollte dynamisch festgelegt werden und sich an zwei zentralen Bedingungen orientieren: Einer ausreichend hohen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen sowie einer weitgehenden Kostenparität zwischen Elektro- und Verbrennerfahrzeugen. Erst wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Abgabe eingeführt werden, ohne die Antriebswende zu bremsen.

2. Es ist eine differenzierte Tarifgestaltung erforderlich: Umweltfreundlichere Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer belastet werden. Eine vollständige Gleichstellung aller Antriebsarten wäre weder verursachergerecht (Art. 74 BV) noch volkswirtschaftlich sinnvoll.

3. Schwere Nutzfahrzeuge sollten vorübergehend von der Abgabe ausgenommen werden. Der Elektrifizierungsgrad ist noch gering und somit auch die zu erwartenden Steuereinnahmen. Die Transportunternehmer investieren hohe Beträge in die Dekarbonisierung ihrer Flotte. Dieses private Engagement beschleunigt den Transformationsprozess und soll belohnt und nicht verhindert werden.

4. Motorfahrräder mit positivem externem Nutzen sollten keine Abgabe entrichten. Motorräder mit negativen externen Effekten (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung) entrichten wiederum eine Abgabe.

5. Als Bemessungsgrundlage der Tarife ist das Leergewicht gegenüber dem Gesamtgewicht zu bevorzugen, da es mit dem Energieverbrauch besser korreliert. Sollte aus praktischen Gründen dennoch das Gesamtgewicht verwendet werden, ist dies vertretbar.

Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir entschieden ab.

Für Angaben zu den einzelnen Artikeln verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Christoph Amstad
Regierungsrat

Kopie an:
- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Staatskanzlei

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Um den Transformationsprozess nicht zu verhindern, muss der Zeitpunkt der Einführung dynamisch gewählt werden. Der Zeitpunkt soll sich an der Marktdurchdringung und an der Kostenparität der Elektromobilität orientieren. Erst wenn ein genug grosser Anteil am Bestand und Kostenparität zwischen Verbenner- und Elektrofahrzeugen erreicht ist, soll die Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt werden.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Langfristig wird es nötig sein die Mineralölsteuer durch eine flächendeckende Abgabe ersetzt werden, die unabhängig von der Antriebsart für sämtliche Fahrzeuge gilt und auf dem Verursacherprinzip basiert, wie das z.B. schon heute bei der LSVA der Fall ist. Die Vereinheitlichung über alle Abtriebsarten soll über die Fahrleistung bemessen werden, damit zu einem späteren Zeitpunkt auch Zeit und Ort in das Tarifmodell einfliessen kann. Dazu kommt die Tatsache, dass der Mix der zukünftigen Antriebsarten nicht vollends absehbar ist. Ein neues Finanzierungsmodell für die Strasseninfrastruktur ist hingegen unumgänglich.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist administrativ mit sehr hohem Aufwand verbunden und technisch nur bedingt umsetzbar. EVUs müssten Steuern eintreiben und die Steckdosen von rund 4 Mio. Haushalten überwachen. Zudem ist die Variante Ladestrom nicht einfach kompatibel auf andere Antriebsarten, resp. nur auf Steckerfahrzeuge, anzuwenden und somit nicht zukunftsfähig. Langfristig soll eine Abgabe angedacht werden die unabhängig von der Antriebsart auf dem Verursacherprinzip basiert. Die Umweltwirkung und die Gesundheitskosten (resp. Gesundheitsnutzen) sollen dann, wie bei der LSVA, über die Tarife (Motorisierung, Gewicht, Verbrauch, Emissionsklasse etc.) internalisiert werden. Ausserdem ist die deutliche Benachteiligung von elektrischen schweren Nutzfahrzeugen vollkommen unverständlich, vor allem angesichts der Tatsache, dass die Schweiz bei der Neuzulassung von elektrischen schweren Nutzfahrzeuge europaweit an der Spitze liegt.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Energieffizienz und die Umwelt- und Gesundheitswirkung der Antriebsart soll in die Tarifgestaltung mit einfliessen. Effizientere Antriebsformen mit tieferen Umwelt- und Gesundheitswirkungen sollen weniger bezahlen müssen. Die externen Effekte des Verkehrs sollten internalisiert werden. Die Umgestaltung des Finanzierungssystems der

	Verkehrsinfrastruktur scheint ein passender Zeitpunkt zu sein, um dies zu berücksichtigen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Zeitpunkt der Einführung muss dynamisch gewählt werden und sich an der Marktdurchdringung und an der Kostenparität der Elektromobilität orientieren. Erst wenn ein genug grosser Anteil am Bestand und Kostenparität zwischen Verbrenner und Elektrofahrzeugen erreicht ist, soll die Abgabe eingeführt werden. Die gesellschaftlichen Vorteile der Elektromobilität bzgl. Energieeffizienz, Umwelt- und Gesundheitswirkungen liegen auf der Hand und der Transformationsprozess darf nicht verhindert werden durch die Abgabe.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Vorlage in der unterbreiteten Fassung wird abgelehnt, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung wird entschieden abgelehnt.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Leergewicht korreliert grundsätzlich besser mit dem Treibstoffverbrauch als das Gesamtgewicht. Dreiviertel der immatrikulierten Fahrzeuge sind PKW. Die wenigsten PKW Besitzer besitzen auch noch ein Nutzfahrzeug. Das Argument mit der Verwirrung ist nur schwer nachzuvollziehen. Allerdings ist die höhere Korrelation des Leergewichts nur marginal, deswegen kann zugunsten der Nutzfahrzeuge auch das Gesamtgewicht als Grundlage dienen. Der wichtigere Vorbehalt betrifft die Höhe der Tarife. Diese sollten die externen Effekte der Antriebsart berücksichtigten und energieeffizientere Antriebe mit tieferen Umwelt- und Gesundheitswirkungen bevorteilen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Motorfahrräder mit positiven externen Nutzen sollten keine Abgabe entrichten. Motorräder mit negativen externen Effekten (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung) entrichten eine Abgabe.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Einfacher wäre wenn es für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge einfach eine pauschale Abgabe gäbe, ohne eine Wahl zu haben. Das verringert den administrativen Aufwand. Wenn es die Wahl gibt, ist das aber vetretbar.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Übergangshalber kann darauf verzichtet werden. In Zukunft sollten auch Non-Road Fahrzeuge für ihre externen Effekte aufkommen.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich ist eine einheitliche einfache Praxis immer zu präferieren. Die Selbstdeklaration ist eine einfache Lösung mit überschaubarem administrativem Aufwand. Wenn man für Härtefälle (sehr hoher Ausland-km Anteil) eine Wahl zu einem zugelassenen Anbieter bieten will, ist das vertretbar.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies würde dem Verursacherprinzip widersprechen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus Gesprächen mit Verteilnetzbetreiber geht hervor, dass die Variante heute technisch nicht umsetzbar ist. Auch in Zukunft ist der technische und administrative Aufwand immens und die Kosten für Private nur schon für die Nachrüstung bestehender Ladepunkte (über 400 Mio. CHF) sehr hoch. Dazu stellen sich weitere Fragen. Die Ladeinrichtungen sind bereits heute sehr heterogen. Die Ladeinfrastruktur wird sich technologisch weiter entwickeln. Fallen bei einer neuen Technologie (z.B induktives Laden) erneut Kosten an? Sind die Kommunikationsschnittstellen weiterhin kompatibel? Sinnhaftigkeit des Überwachens aller Haushaltssteckdosen von rund 4 Mio. Schweizer Haushalten? Deutliche Benachteiligung der elektrischen schweren Nutzfahrzeuge. Hinzu kommt die Tatsache, dass diese Variante nicht einfach kompatibel ist, wenn in Zukunft ein einheitliches Besteuerungssystem für alle Antriebsarten ins Auge gefasst wird.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Schnelle und schwere Motorfahrräder mit positive externen Nutzen sollten eine tiefere pauschale Abgabe entrichten als Mofas, mit negativen externen Effekten (Lärm- und Luftverschmutzung).

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Laden von Elektrofahrzeugen sollte so einfach wie möglich sein und nicht von Verboten vom Laden an privaten Haushaltssteckdosen und deren Registrierung verhindert werden. Hinzu kommt der administrative und technische Aufwand für die Registrierung der Steckdosen und allenfalls für die Kontrollen von allen Haushaltssteckdosen der rund 4 Mio. Schweizer Haushalten.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Anteil von Elektrofahrzeugen wird in den nächsten Jahren erheblich steigen. Es ist dringend notwendig, auf Bundesebene eine steuerliche Gleichbehandlung zwischen Haltern von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Damit soll die längerfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Der Zeitpunkt der Einführung und die Höhe der Besteuerung muss sorgfältig gewählt werden, um nicht die allgemein gewünschte Verbreitung von CO2-neutralen Fahrzeugen negativ zu beeinflussen.

Anhang: Stellungnahme AR

Appenzell Ausserrhoden

Regierungsrat

Obstmarkt 3
9102 Herisau
Tel. +41 71 353 61 11
kantonskanzlei@ar.ch
www.ar.ch

Regierungsrat, 9102 Herisau

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Herisau, 18. Dezember 2025

Eidg. Vernehmlassung; Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 unterbreitete das Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die eingangs erwähnte Vorlage zur Vernehmlassung. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 9. Januar 2026.

Der Regierungsrat befürwortet die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge, um die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu sichern und steuerliche Gleichbehandlung zu gewährleisten. Der Regierungsrat unterstützt ausdrücklich, dass die Vorlage vorsieht, dass die Kantone direkt von der Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge profitieren, indem die Verwendung der Reinerträge aus der neuen Abgabe analog der heutigen Verwendung der Mineralölsteuern erfolgt.

In der Gesamtschau der beiden Varianten bevorzugt er klar die Variante «Fahrleistung», da diese geringere Einführungshürden aufweist, auf Basis bestehender Kenngrössen operiert und über zehn Jahre hinweg einen wesentlich höheren Nettoertrag verspricht. Die Variante «Ladestrom» ist mit mehreren Nachteilen verbunden; primär mit dem Betrugsrisiko, der aufgrund der Zusatzaufwände nicht nachhaltigen Übergangslösung und der höheren Vollzugskosten.

Obwohl der Regierungsrat das Äquivalenzprinzip bei der Steuerhöhe befürwortet, schlägt er vor, den vorgesehenen Einführungszeitpunkt nicht auf das Jahr 2030 zu fixieren, sondern an die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu koppeln, um dadurch den Umstieg auf CO_2-neutrale Antriebe nicht zu bremsen. Vorgeschlagen wird eine stufenweise Einführung in Abhängigkeit des Anteils von Steckerfahrzeugen am schweizerischen Gesamtfahrzeugbestand.

Er begrüsst weiter, dass die kantonalen Strassenverkehrsämter für das Steuerinkasso zuständig sein sollen sowie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen. Sollte in der weiteren Bearbeitung des Geschäfts auf die Anforderung einer nutzungsabhängigen Besteuerung verzichtet werden, wäre eine

Appenzell Ausserrhoden

pauschale Abgabe – ähnlich der kantonalen Strassenverkehrssteuer – für alle Beteiligten die praktikabelste und am schnellsten realisierbare Alternative.

Im Übrigen verzichtet der Regierungsrat auf eine ausführliche Stellungnahme, befürwortet die Vorlage mit der Variante «Fahrleistung» und verweist auf den ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Beilage: Fragebogen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine weiteren allgemeinen Bemerkungen

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ermöglicht die leistungsabhängige Besteuerung auf Basis von bestehenden Kenngrössen. Die Einführungshürden sind geringer als bei der Variante "Ladestrom".

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante „kilometerabhängige Leistung“ erzielt einen höheren Nettoertrag – ein Unterschied von Fr. 952 Millionen über 10 Jahre. Das Steuer-Inkasso durch die kantonalen Strassenverkehrsämter zu vollziehen ist sinnvoll, da diese bereits heute die direkten Ansprechpartner der Fahrzeughaltenden sind und entsprechend grosse Erfahrung vorhanden ist betreffend kantonale- sowie pauschale nationale Steuererhebung (PSVA). Der Regierungsrat befürchtet, dass bei der Variante "Ladestrom" Steuerausfälle aufgrund von Umgehungmöglichkeiten entstehen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte der Grundsatz der Fahrleistungs-Besteuerung wegfallen, wäre die pauschale Abgabe die einfachste und zeitlich schnellste realisierbare Variante. Für das Inkasso könnte man analog der Variante "Fahrleistung" auf die kantonalen Strassenverkehrsämter zurückgreifen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die Gefahr besteht, dass eine zu frühe Einführung den Umstieg von fossilen auf CO2-neutrale Antriebsformen bremst. Deshalb soll der Einführungszeitpunkt an die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen gekoppelt werden. Eine schrittweise Erhöhung der Abgabe soll geprüft werden. Ausserdem müssen die Vorlaufzeiten für die Umsetzung bei den betroffenen Vollzugsorganisationen unbedingt berücksichtigt werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Analogie zur heutigen Mineralölsteuerrückerstattung

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der Selbstdeklaration fehlen Erfahrungswerte, welche den Aufwand seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung abschätzen lässt. Die vorgeschlagene Entschädigung der Strassenverkehrsämter für den Vollzug basiert auf einer Aufwandschätzung. Damit tragen die Kantone das Risiko höherer Aufwände. Es muss deshalb möglich sein, die Höhe der Entschädigung nach den ersten Erfahrungen seitens Kantone zeitnah an die effektiven Aufwände anzugleichen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 6.2.4.6 des erläuternden Berichtes wird betreffend Variante „Ladestrom“ festgehalten, dass die Netzbetreiber an den Bund nur die tatsächlich eingezogenen Gelder abführen. Diese Regelung muss auch für die kantonalen Strassenverkehrsämter gelten, die mit der Umsetzung der Variante „kilometerabhängige Leistung“ beauftragt sind.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung der Fahrleistung über einen zugelassenen Anbieter oder die fahrzeuginternen Systeme sind technisch möglich. Diese Voraussetzungen sollen auf freiwilliger Basis genutzt werden können, da es die Erhebung für alle Beteiligten stark vereinfacht. Eine Beschränkung auf Selbstdeklaration erhöht die erwartenden Aufwände seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung signifikant. Für eine – wie mit diesem Vorschlag angedachte – Vereinfachung des Erhebungssystems für alle Beteiligten wäre die pauschale Abgabe deutlich zielführender.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Notwendigkeit einer Übergangslösung von 2030 bis 2034 mit einem speziellen Umsetzungssystem stellt einen erheblichen Schwachpunkt dar. Diese Variante ist ausserdem für Fahrzeughaltende (Zähler, Ladestationen usw.) als auch für den Bund teurer – 8,3 % Vollzugskosten gegenüber 5,0 % bei der Variante „kilometerabhängige Leistung“.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Betrugsrisiko ist hoch und könnte die Glaubwürdigkeit der Behörden schwächen.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer neuen Bundessteuer auf Elektrofahrzeuge ist eine grosse Herausforderung. Die Umsetzung in zwei Phasen und die damit verbundenen, nicht nachhaltigen Aufwände bei den Vollzugsbehörden, wie den kantonalen Strassenverkehrsämtern, werden kritisch beurteilt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	(siehe Kommentar 3.2)

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine spezifische Pauschalabgabe für schwere Nutzfahrzeuge nach Fahrzeugart/Fahrzeugeinsatz sollte geprüft werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Praxistauglichkeit dieses Verbots wird in Frage gestellt. Die beschriebenen Hürden bzgl. Kontrolle und Sanktionierung schwächen dieses Verbot stark.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vgl. Begründung 3.7

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: VL-Abgabe-Steuern-Elektrofahrzeuge_SCH

Landeskanzlei
Rathausstrasse 2
4410 Liestal
T 061 552 50 06
landeskanzlei@bl.ch
www.bl.ch

BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Liestal, 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung betreffend Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge unsere Stellungnahme abzugeben.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft stützt die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK). Gerne äussert er sich darüber hinaus zu den einzelnen Aspekten von Verfassungs- und Gesetzesgrundlage wie folgt.

Generelle Bemerkungen zur Gesamtvorlage

Nationalstrassen und durch die Agglomerationsprogramme mitfinanzierte Verkehrsinfrastrukturen stellen Schlüsselelemente im Verkehrssystem des Kantons Basel-Landschaft dar. Sie sind eine zentrale Grundlage für das Funktionieren der täglichen Abläufe seiner Bevölkerung. Ein neues Finanzierungsmodell für die Strasseninfrastruktur ist unumgänglich, damit für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr dauerhaft genügend Mittel zur Verfügung stehen. Daher begrüsst es der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, dass die zurückgehenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer durch eine Abgabe oder Steuer ersetzt werden sollen, die auf dem Verursacherprinzip basiert, wie dies heute bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits der Fall ist. Fahrleistung, Fahrzeuggewicht und Fahrzeuggrösse haben einen Einfluss auf die Infrastrukturkosten.

Die Implementierung einer neuen Lösung bis 2030 erachten wir als sehr ambitioniert, sehen aber die zeitliche Dringlichkeit aus einem finanziellen Blickwinkel. Auf Übergangslösungen oder provisorische Lösungen sollte möglichst verzichtet werden, weil dann doppelter Aufwand anfällt. Aus klimapolitischer Sicht gilt es, bei Anpassungen in den Kosten des Betriebs von elektrischen betriebenen Fahrzeugen, die in den nationalen und kantonalen Gesetzen verankerten Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Auge zu behalten.

Fazit: Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass es erforderlich ist, rasch sicherzustellen, dass im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr langfristig genügend Mittel zur Verfügung stehen. Ziel muss es sein, trotz der zahlreichen Herausforderungen bei einer solchen Neuregelung eine mehrheitsfähige Vorlage zu schaffen. Der Regierungsrat begrüsst die vorliegende Vorlage mit ihren grundsätzlichen Stossrichtungen. Eine entsprechende Anpassung der Finanzierung ist mit einem realistischen Zeitplan unter Beachtung der finanziellen Notwendigkeiten einzuführen. Dabei sind die Klimaziele im Verkehrsbereich mit geeigneten flankierenden Massnahmen sicherzustellen.

Variantenentscheid «Fahrleistung» oder «Ladestrom»

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft präferiert die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom». Mit den Erfassungsmöglichkeiten einerseits über die Selbstdeklaration und andererseits über in den E-Fahrzeugen installierten Geräten, welche die gefahrenen Kilometer automatisch übermitteln, erscheint die Variante «Fahrleistung» relativ einfach umsetzbar. Beide Erfassungsmöglichkeiten bieten individuelle Vorteile, die zur Akzeptanz der Vorlage beitragen dürften.

Die Variante «Ladestrom» lehnen wir ab. Sie ist mit hohen Messkosten und einem zusätzlichen administrativen Aufwand verbunden. Die Zusatzkosten stehen insbesondere bei wenig genutzten Privatfahrzeugen in einem Missverhältnis zur Beteiligung an der Strasseninfrastruktur. Mit der Variante «Ladestrom» würde zudem der bidirektionale Betrieb der Autobatterie benachteiligt, weil für die Lade- und Stillstandsverluste der Autobatterie eine Abgabe an die Strasseninfrastruktur entrichtet werden müsste. Bidirektionales Laden gilt als wichtiger Baustein für ein «smartes Stromnetz».

Wir sehen bei der Variante «Ladestrom» zudem Umsetzungshemmnisse (z. B. Fahrten im Ausland) und zahlreiche Umgehungsmöglichkeiten (z. B. nicht registrierte Ladeeinrichtungen, Laden an Haushaltssteckdosen). Zudem sehen wir den Vorteil der Variante «Fahrleistung», dass langfristig für alle Antriebsarten das gleiche System verwendet werden kann. Bis 2050 wird eine stetig abnehmende Anzahl an Verbrennungsmotoren parallel zu den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Betrieb sein. Einige Schwerverkehrstransporte könnten zukünftig, wenn auch in geringem Umfang, mit Brennstoffzellen oder mit Verbrennungsmotoren betrieben werden, die erneuerbare Brennstoffe nutzen. Ein einheitliches Erfassungs- und Abrechnungssystem vermindert den administrativen Aufwand.

Antrag: Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft beantragt die Variante «Fahrleistung» vorzusehen. Dabei soll sowohl die automatische Übermittlung über Erfassungsgeräte als auch die Selbstdeklaration möglich sein, wobei bei letzterem ein Pauschalabzug für Auslandfahrten gewährt werden soll. Welche Art der Übermittlung gewählt wird, soll auf Freiwilligkeit beruhen und insbesondere zu keiner Nachrüstungspflicht führen.
Ausserdem ist es unerlässlich, dass die Übermittlung an die für das Inkasso zuständigen Strassenverkehrsämter medienbruchfrei erfolgt. Die Daten aus den Erfassungsgeräten müssen direkt in die Systeme der Strassenverkehrsämter eingespeist werden können.

Pauschalabgabe bei der Variante «Fahrleistung»

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft unterstützt die bei der Variante «Fahrleistung» vorgesehenen Pauschalabgaben für bestimmte Fahrzeuge (Motorräder und ausländische Fahrzeuge (ohne schwere Fahrzeuge)).

Vorgesehene Abgabe für schwere Fahrzeuge für den Personentransport im öffentlichen Verkehr

Die Gesetzesvorlage sieht neu auch Abgaben auf die Fahrleistung von allen schweren Fahrzeugen für den Personentransport vor. Damit würden auch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs steuer- bzw. abgabepflichtig.
Der Bund fördert die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. In diesem Kontext erfolgt die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung für den öffentlichen Verkehr. Auch leistet er im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanzielle Beiträge an die Elektrifizierung von Buslinien.
Werden nun, wie in vorliegender Vorlage vorgesehen, die Elektrofahrzeuge für den schweren Personentransport im öffentlichen Verkehr abgabepflichtig, dann droht der gewünschte Lenkungseffekt der genannten Massnahmen zu verpuffen.
Weiter ist zu berücksichtigen: Die bestehenden (finanziellen) Planungen von Bund, Kantonen und konzessionierten Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs basieren u. a. darauf, dass der öffentliche Verkehr möglichst CO_2-neutral werden und somit ein Umstieg von fossil betriebenen auf E-Fahrzeuge erfolgen soll. Werden diese nun mit einer Abgabepflicht belegt, werden die bestehenden Planungen übersteuert und die Kantone würden mit höheren Kosten konfrontiert. Mit der Deckelung der Beiträge des Bundes an den Regionalen Personenverkehr würde der Bund von den neuen Steuern bzw. Abgaben profitieren, sich aber an den Mehrkosten im ÖV nicht beteiligen. Zugleich sind die zu erwartenden Einnahmen aus diesem Bereich im Verhältnis zum Gesamtvolumen der vorgesehenen Abgabe bzw. Steuer gering.

Antrag: Die schweren Personenwagen des öffentlichen Verkehrs sollen von der Abgabepflicht aus der Fahrleistung ausgenommen werden.

Abgaben auf Motorfahrräder

Die Vorlage sieht auch eine Abgabe auf die Fahrzeugkategorie der Motorfahrräder vor (Jahrespauschale von 25 Franken). Damit würden auch die schnellen E-Bikes mit einer neuen finanziellen Belastung belegt. E-Bikes stellen ein wichtiges Element eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems dar. Werden sie besteuert, werden diese Effekte grundsätzlich geschwächt. Zudem wäre auch der Beitrag einer Besteuerung von Motorfahrrädern an die Gesamteinnahmen aus der neuen Steuer marginal.

Antrag: Auf die pauschale Besteuerung der Fahrleistung von Motorfahrrädern ist zu verzichten.

BASEL LANDSCHAFT

Umwidmung von Mitteln für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NFA) in die allgemeine Bundeskasse (§ 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung)

Gemäss geltender Bestimmung von Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung fliesst der Reinertrag der besonderen Verbrauchssteuer nach Art. 131 Abs. 2 Bst. d (also die Verbrauchssteuern auf Automobile und ihre Bestandteile) vollumfänglich in den NAF. In vorliegender Vorlage ist nun ganz nebenbei vorgesehen, dass von diesen Mitteln nur noch mindestens 50 Prozent dem NAF zugewiesen werden sollen und die übrigen Mittel dem Bund zwecks Sanierung des Bundeshaushalts zufliessen sollen. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Dies lehnt der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft entschieden ab. Die vorgeschlagene Änderung steht darüber hinaus in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt.

Antrag: Der Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b soll weiterhin so formuliert sein, dass die Mittel der Automobilsteuer und ihrer Bestandteile vollumfänglich in den NAF fliessen. Der Bund soll seine strukturellen Defizite nicht zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs sanieren.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll

Anton Lauber
Regierungspräsident

E. Heer Dietrich

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage: Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 25. November 2025

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Regierungsrat des Kantons Luzern

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	vgl. unser Schreiben vom 16. Dezember 2025

Anhang: VM-JSD 2025-12-16 Abgabe Steuer für Elektrofahrzeu

KANTON
LUZERN

Justiz- und Sicherheitsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
jsdds@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

via Plattform Consultations

Luzern, 16. Dezember 2025

Protokoll-Nr.: 1463

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme Kanton Luzern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danke ich Ihnen für die Gelegenheit, zum titelerwähnten Geschäft Stellung zu nehmen und äussere mich wie folgt:

Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur steht aufgrund der zunehmenden Elektromobilität vor einem grundlegenden Wandel. Mit dem kontinuierlichen Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer erodiert eine zentrale Finanzierungsquelle der Verkehrsinfrastruktur, auch und insbesondere für die Kantone. Ein Ersatz dieser wegfallenden Mittel ist unerlässlich, um den langfristigen Erhalt, den Unterhalt sowie die Weiterentwicklung des schweizerischen Strassennetzes sicherzustellen. Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge erachten wir daher als zwingend erforderlich.

Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge – unabhängig von der Antriebsart – verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligt. Die Variante Fahrleistung vermag dieses Ziel zu erfüllen, da sie ein technologisch offenes, verursachergerechtes und nachhaltig tragfähiges Finanzierungsmodell darstellt. Wir sprechen uns für diese Variante aus und sehen zur Fahrleistungserfassung die flächendeckende Einführung geeichter Erfassungsgeräte für alle nicht pauschal besteuerten Elektrofahrzeuge als geeignete, vorzugswürdige Lösung (analog der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe). Die Variante Ladestrom lehnen wir ab, da sie administrativ mit enormem Aufwand verbunden, technisch nur bedingt umsetzbar ist sowie ein erhebliches Missbrauchspotenzial bei Fahrzeugen besteht, die überwiegend privat geladen werden. Zudem ist sie nur auf Steckerfahrzeuge anwendbar und damit nicht zukunftsfähig. Das neue

Erhebungssystem muss zuverlässig, effizient, einfach, kostengünstig und manipulationssicher sein.

Die vorgesehene Verfassungsänderung, wonach künftig nur noch mindestens 50 Prozent der Automobilsteuer in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen sollen, lehnen wir dezidiert ab. Ein sachlicher Zusammenhang zwischen dieser weitreichenden finanzpolitischen Massnahme, die zwingend im Rahmen des Entlastungspaketes 27 hätte behandelt werden müssen, und der Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist nicht erkennbar. Sie weicht den Grundsatz der zweckgebundenen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf, gefährdet deren langfristige Sicherstellung und untergräbt die Grundidee des NAF, dauerhaft verlässliche und planbare Mittel für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, aber auch der Kantonsstrassen bereitzustellen. Die Automobilsteuer soll weiterhin gezielt und vollumfänglich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden und nicht zur Kompensation allgemeiner Haushaltsdefizite des Bundes. Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist keine variable Grösse, sondern eine dauerhafte staatliche Kernaufgabe mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen und Relevanz für Mobilität, Sicherheit, Logistik, Versorgung und regionale Entwicklung.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere ausführlichen Bemerkungen im Fragebogen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Ylfete Fanaj
Regierungsrätin

Beilage:
– Fragebogen Consultations

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Vorlage sieht neben der Einführung einer Abgabe/Steuer auf Elektrofahrzeuge auch eine Änderung der Bundesverfassung vor: Künftig sollen nur noch mindestens 50 Prozent der Reinerträge aus der Automobilsteuer in den NAF fliessen statt wie bisher 100 Prozent. Im Rahmen des Entlastungsprogramms würden die restlichen Mittel neu direkt dem allgemeinen Bundeshaushalt zufliessen. Wir lehnen diese vorgesehene Verfassungsänderung dezidiert ab. Ein sachlicher Zusammenhang zwischen dieser weitreichenden finanzpolitischen Massnahme, die zwingend im Rahmen des Entlastungspaketes 27 hätte behandelt werden müssen, und der Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist nicht erkennbar. Sie weicht den Grundsatz der zweckgebundenen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf, gefährdet deren langfristige Sicherstellung und untergräbt die Grundidee des NAF, dauerhaft verlässliche und planbare Mittel für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, aber auch der Kantonsstrassen bereitzustellen. Die Automobilsteuer soll weiterhin gezielt und vollumfänglich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden und nicht zur Kompensation allgemeiner Haushaltsdefizite des Bundes. Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist keine variable Grösse, sondern eine dauerhafte staatliche Kernaufgabe mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen und Relevanz für Mobilität, Sicherheit, Logistik, Versorgung und regionale Entwicklung.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein neues Finanzierungsmodell für die Strasseninfrastruktur, beinhaltend die Mitbeteiligung der Elektrofahrzeuge an der Finanzierung, erweist sich als unumgänglich. Allerdings muss der Zeitpunkt der Einführung dynamisch festgelegt werden, um den Transformationsprozess nicht zu verhindern (vgl. Antwort zu Frage 1.6).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Langfristig wird es nötig sein, die Mineralölsteuer durch eine flächendeckende Abgabe zu ersetzen, die unabhängig von der Antriebsart für sämtliche Fahrzeuge gilt und auf dem Verursacherprinzip basiert, wie das z.B. schon heute bei der LSVA der Fall ist. Nur die Variante Fahrleistung ist mit dieser Zielrichtung kompatibel. Die Vereinheitlichung über alle Antriebsarten soll über die Fahrleistung bemessen werden, damit zu einem späteren Zeitpunkt auch Zeit und Ort in das Tarifmodell einfliessen kann. Dazu kommt die Tatsache, dass der Mix der zukünftigen Antriebsarten nicht vollends absehbar ist.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die Variante Ladestrom ist administrativ mit sehr hohem Aufwand verbunden und technisch nur bedingt umsetzbar. Energieversorgungsunternehmen sehen sich weder als Steuereintreiber noch sehen sie sich in der Lage, die Steckdosen von rund 4 Mio. Haushalten zu überwachen. Zudem ist die Variante Ladestrom nicht kompatibel mit anderen Antriebsarten respektive nur mit Steckerfahrzeugen und damit nicht zukunftsfähig. Langfristig soll eine Abgabe angedacht werden, die unabhängig von der

Begründung	Antriebsart auf dem Verursacherprinzip basiert. Die Umweltwirkung und die Gesundheitskosten (resp. Gesundheitsnutzen) sollen dann, wie bei der LSVA, über die Tarife (Motorisierung, Gewicht, Verbrauch, Emissionsklasse etc.) internalisiert werden. Ausserdem ist die deutliche Benachteiligung von elektrischen schweren Nutzfahrzeugen unverständlich, vor allem angesichts der Tatsache, dass die Schweiz bei den Neuzulassungen von elektrischen schweren Nutzfahrzeugen europaweit an der Spitze liegt.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Energieffizienz und die Umwelt- und Gesundheitswirkung der Antriebsart soll in die Tarifgestaltung mit einfliessen. Effizientere Antriebsformen mit tieferen Umwelt- und Gesundheitswirkungen sollen weniger bezahlen müssen. Die externen Effekte des Verkehrs sollten internalisiert werden. Die Umgestaltung des Finanzierungssystems der Verkehrsinfrastruktur scheint ein passender Zeitpunkt zu sein, um dies zu berücksichtigen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe widerspricht dem Verursacherprinzip (Art. 74 BV). Sie steht in keinem angemessenen Verhältnis zur tatsächlichen Infrastrukturnutzung und setzt zudem im Hinblick auf die Nachhaltigkeit falsche Anreize.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Zeitpunkt der Einführung muss dynamisch gewählt werden und sich an der Marktdurchdringung und an der Kostenparität der Elektromobilität orientieren. Erst wenn ein genügend grosser Anteil Elektrofahrzeuge am Gesamtbestand und Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen erreicht ist, soll die Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt werden. Die gesellschaftlichen Vorteile der Elektromobilität bzgl. Energieeffizienz, Umwelt- und Gesundheitswirkungen liegen auf der Hand und der Transformationsprozess darf nicht verhindert bzw. gebremst werden durch die Abgabe. Schwere Nutzfahrzeuge sollten vorübergehend von der Abgabe ausgenommen werden. Der Elektrifizierungsgrad ist noch gering und somit auch die zu erwartenden Steuereinnahmen. Die Transportunternehmen investieren hohe Beiträge in die Dekarbonisierung ihrer Flotte. Dieses private Engagement beschleunigt den Transformationsprozess und soll belohnt und nicht verhindert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Mit der Einnahmenverwendung der neuen Abgabe/Steuer auf Elektrofahrzeuge analog der heutigen Mineralölsteuer sind wir einverstanden. Allerdings sprechen wir uns dezidiert dagegen aus, dass der Reinertrag der Automobilsteuer nicht mehr vollständig zu Gunsten des NAF zweckgebunden sein soll (vgl. dazu Antwort zu Frage 1).

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung eines neuen Finanzierungsmodells wie vorgeschlagen ist mit einem hohen Aufwand verbunden. Deswegen sollte langfristig auch an die Kompatibilität sämtlicher Antriebsformen gedacht werden. Die beste Lösung zur Erfassung der gefahrenen Kilometer wäre aus unserer Sicht die flächendeckende Einführung von geeichten Erfassungsgeräten (analog der LSVA) für sämtliche nicht pauschal besteuerten Elektrofahrzeuge. Dies hätte den Vorteil, dass der aktuelle Kilometerstand jederzeit abgerufen werden könnte. Zudem könnte die Steuer im Voraus erhoben und Ende Jahr definitiv elektronisch abgerechnet werden, wie dies bereits in einer ähnlichen Form in Neuseeland der Fall ist. Auch wäre es bei einem Halterwechsel möglich, wie bereits heute bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, die Anzahl Kilometer beim Wechsel abzurufen und die Abgabe abzurechnen. Das Gerät selbst könnte im Rahmen der periodischen Nachprüfung überprüft und geeicht werden.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Leergewicht korreliert grundsätzlich besser mit dem Treibstoffverbrauch als das Gesamtgewicht. 75 Prozent der immatrikulierten Fahrzeuge sind PKW. Die wenigsten PKW Besitzenden sind zusätzlich noch im Besitz eines Nutzfahrzeuges. Das Argument mit der Verwirrung ist nur schwer nachzuvollziehen. Allerdings ist die höhere Korrelation des Leergewichts nur marginal. Deswegen kann zugunsten der Nutzfahrzeuge auch das Gesamtgewicht als Grundlage dienen. Der wichtigere Vorbehalt betrifft die Höhe der Tarife. Diese sollten die externen Effekte der Antriebsart berücksichtigten und energieeffizientere Antriebe mit tieferen Umwelt- und Gesundheitswirkungen bevorteilen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Motorfahrräder mit positiven externen Nutzen sollten keine Abgabe entrichten. Es handelt sich in den meisten Fällen um E-Bikes. Eine Befreiung wäre aus Sicht der Förderung von alternativen Fortbewegungsmitteln, vor allem in Städten, wünschenswert. Zudem ist die Belastung der Strassen und Wege durch diese Fahrzeuge minimal. Motorräder mit negativen externen Effekten (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung) entrichten eine Abgabe.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Einfacher wäre, wenn es für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge eine pauschale Abgabe gäbe, ohne eine Wahl zu haben. Dies verringert den administrativen Aufwand. Wenn es die Wahl gibt, ist das aber vertretbar.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen keinen Grund, die Fahrzeugkategorien Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren und Motoreinachser generell von der Abgabe zu befreien. Diese Fahrzeuge bewegen sich auch auf öffentlichen Strassen. Zudem weisen diese oft eine hohe Masse auf, was die Strassen stark abnützt. Auch Non-Road Fahrzeuge sollten für ihre externen Effekte aufkommen.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Grundsätzlich ist eine einheitliche einfache Praxis immer zu präferieren. Die Selbstdeklaration ist eine einfache Lösung mit überschaubarem administrativem Aufwand. Wenn man für Härtefälle (sehr hoher Ausland-km-Anteil) eine Wahl zu einem zugelassenen Anbieter bieten will, ist das vertretbar. Nicht verkannt werden darf das Missbrauchspotenzial, das mit der Selbstdeklaration einher geht. Dies soll an folgendem Beispiel illustriert werden: Das Fahrzeug X wird zunächst als Leasingfahrzeug an den Halter A übergeben. Nach 2 Jahren wird das Fahrzeug an den Eigentümer zurückgegeben. Dieser verkauft es an Halter B, welcher das Fahrzeug nach weiteren 3 Jahren an Halter C verkauft. Halter C führt das Fahrzeug erstmals nach 6 Jahren beim Strassenverkehrsamt vor. Dabei kommt aus, dass der Kilometerstand 20'000 km höher als deklariert ist. Da in den 6 Jahren lediglich Selbstdeklarationen durchgeführt wurden, kann nun nicht mehr eruiert werden, wer (Halter A, B oder C) für die zu wenig angerechneten Kilometer verantwortlich ist.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bei Fahrzeugen, die überwiegend privat geladen werden, besteht ein grosses Missbrauchspotenzial. Hier müsste eine technische Lösung gefunden werden, welche ein Laden mit «herkömmlichem» Strom nicht zulässt. Da ein grosser Markt für private Ladelösungen besteht und diese Geräte auch im Ausland oder über Internethändler gekauft werden können, könnten geräteseitige Lösungen leicht umgangen werden. Fahrzeugseitige Massnahmen wären weniger anfällig, allerdings liegen dafür keine befriedigenden technischen Lösungen vor. Zudem müssten ausschliesslich Schweizer Fahrzeuge damit ausgerüstet werden, was ein technisches Handelshemmnis darstellen würde und vermutlich von der Europäischen Union nicht akzeptiert wird. Bei der Berechnung der Abgabe sollte auf die Höchstleistung und nicht die 30-Minuten-Leistung abgestellt werden. Für Erstere gibt es ein eigenes Feld im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ). Die 30-Minuten-Leistung müsste bei jeder Übertragung manuell erfasst werden, was sehr fehleranfällig ist.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus Gesprächen mit Verteilnetzbetreibern geht hervor, dass die Variante heute technisch nicht umsetzbar ist. Auch in Zukunft ist der technische und administrative Aufwand immens und die Kosten für Private nur schon für die Nachrüstung bestehender Ladepunkte (über 400 Mio. Franken) sehr hoch. Dazu stellen sich weitere Fragen: Die Ladeinrichtungen sind bereits heute sehr heterogen. Die Ladeinfrastruktur wird sich technologisch weiter entwickeln. Fallen bei einer neuen Technologie (z.B. induktives Laden) erneut Kosten an? Sind die Kommunikationsschnittstellen weiterhin kompatibel? Sinnhaftigkeit des Überwachens aller Haushaltssteckdosen von rund 4 Mio. Schweizer Haushalten? Die elektrischen schweren Nutzfahrzeuge werden deutlich benachteiligt. Hinzu kommt die Tatsache, dass diese Variante nicht einfach kompatibel ist, wenn in Zukunft ein einheitliches Besteuerungssystem für alle Antriebsarten ins Auge gefasst wird.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Schnelle und schwere Motorfahrräder mit positiven externen Nutzen sollten eine tiefere pauschale Abgabe entrichten als Mofas mit negativen externen Effekten (Lärm- und Luftverschmutzung). Im Übrigen verweisen wir auf unsere Bemerkungen zu Ziffer 2.5.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Laden von Elektrofahrzeugen sollte so einfach wie möglich sein und nicht von Verboten des Ladens an privaten Haushaltssteckdosen und deren Registrierung verhindert werden. Hinzu kommt der administrative und technische Aufwand für die Registrierung der Steckdosen und allenfalls für die Kontrollen von allen Haushaltssteckdosen der rund 4 Mio. Schweizer Haushalte.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Regierungsrat des Kantons Solothurn

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: RR-Brief

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

16. Dezember 2025

Fragebogen zur Vernehmlassung/Consultations

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 26. September 2025 stellten Sie der Kantonsregierung die Vernehmlassungsunterlagen und den Link zum online Fragebogen (Consultations) zur obenerwähnten Vernehmlassung zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

Angesichts der rückläufigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur begrüssen wir grundsätzlich die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder einer Steuer auf den Ladestrom.

Gleichzeitig möchten wir auf mögliche Herausforderungen hinweisen. Höhere Steuern oder Abgaben könnten die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen mindern, insbesondere vor dem Hintergrund der höheren Anschaffungskosten im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Die praktische Umsetzung einer Steuer auf den Ladestrom erweist sich zudem als schwierig, da unterschiedliche Ladearten genutzt werden – insbesondere das Laden über Haushaltssteckdosen. Das Erfassen des Stromverbrauchs über solche Steckdosen ist kaum praktikabel. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Ladevorgänge verschleiert oder auf schwer kontrollierbare Stromquellen verlagert werden. Eine pauschale Erhebung einer Ladestromsteuer in den Jahren 2030 bis 2035 wäre voraussichtlich nicht verursachergerecht.

Die Erhebung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen setzt zudem die Mitwirkung der Abgabepflichtigen voraus; eine vollständige Kontrolle dürfte nur schwer umsetzbar sein. Die vorgesehenen Strafbestimmungen (Art. 29 ff. EFAG / E-Fahrzeug-Abgabegesetz) können diese Vollzugsproblematik allenfalls teilweise abfedern. Die Variante 1 – die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen – entspricht aus unserer Sicht am besten dem Verursacherprinzip.

Die Vorlage bzw. der Erläuternde Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens (Anpassung von Art. 86 Abs. 2 lit. b BV) sieht vor, dass die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zur Hälfte statt vollständig in den NAF fliessen sollen. Damit solle ermöglicht werden, dass bei Bedarf ein Teil der Automobilsteuer für den allgemeinen Bundeshaushalt verwendet werden kann. Diese finanzpolitische Änderung hat keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der neuen Abgabe für Elektrofahrzeuge und hätte im Rahmen des Entlastungspakets 27 behandelt

werden müssen. Da die Automobilsteuer rund 588 Mio. Franken pro Jahr ausmacht, würde die Lockerung der Zweckbindung die Finanzierung des NAF deutlich schwächen und langfristig die Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die Anpassung von Art. 86 Abs. 2 lit. b BV ist deshalb abzulehnen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum obenerwähnten Geschäft eine Stellungnahme abgeben zu können.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Sandra Kolly Frau Landammann	sig. Yves Derendinger Staatsschreiber

Beilage: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Uns erscheint die Abgabe bzw. eine Steuer als notwendig. Die Variante der Abgabe über die Fahrleistung ist unseres Erachtens die beste Lösung, da sie verursachergerecht ist und auch bei der Umsetzung als am einfachsten handhabbar erscheint. Zudem sind die Vollzugskosten dieser Variante deutlich geringer. Auch für die betroffenen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter scheint die Variante der Abgabe auf die Fahrzeugleistung als einfach nachvollziehbar. Weiter sind zur Anpassung von Art. 86 Abs. 2 lit. b BV (zur Verwendung der Automobilsteuer) folgende Ausführungen zu beachten: Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr 2025 beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Kurzfristig nachvollziehbar, langfristig kritisch: Die Vorlage ist im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf des Bundes für den Strassenverkehr nachvollziehbar. Jedoch steht die Einführung einer neuen Abgabe aktuell im Zielkonflikt mit der Förderung der Elektromobilität. Eine steuerliche Belastung vor dem Marktdurchbruch schwächt das Vertrauen in die Umweltpolitik. Zukünftige Lösungen sollten technologieunabhängig ausgestaltet werden und den Fokus auf den Energieverbrauch insgesamt legen, nicht nur auf den Energieträger. Nichtsdestotrotz ist angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern gezielte Massnahmen erforderlich, um die nachhaltige Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen. Nach dem Gesagten wird die grundsätzliche Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge befürwortet.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, unter Vorbehalt. Die Beteiligung aller Fahrzeughalter an der Strassenfinanzierung ist grundsätzlich sinnvoll. Die Umsetzung muss jedoch verursachergerecht, praktikabel und fair erfolgen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Nein, die Variante «Ladestrom» ist nicht verursachergerecht, benachteiligt Eigenstromnutzer und lässt sich leichter umgehen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, eine Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten ist zentral für eine faire und nachhaltige Finanzierung. Die Abgabe sollte das Verhältnismässigkeitsprinzip berücksichtigen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nein, eine pauschale Abgabe könnte allenfalls als temporäre Lösung dienen, ist jedoch langfristig nicht differenziert genug.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, vorausgesetzt, dass bis dahin alle technischen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen sind.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, die systemkonforme Verteilung der Einnahmen schafft Transparenz und Planungssicherheit.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante entspricht am besten dem Verursacherprinzip. Mit der Abgabe auf die Fahrleistung wäre die Transparenz gegenüber der Bevölkerung gegeben.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch ist diese Variante einfacher umsetzbar.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nein, eine ausschliessliche Selbstdeklaration würde Auslandfahrten mitbelasten und das Äquivalenzprinzip verzerren. Grundsätzlich sollte die Fahrleistung auf dem Schweizerischen Zollgebiet erhoben werden und gemäss Verursacherprinzip, wäre eine solche Betrachtung nicht sachgerecht.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante benachteiligt Nutzer mit Eigenstrom, birgt Missbrauchsrisiken und schwächt die Akzeptanz durch Preisverzerrungen im Ladestrommarkt. Diese Variante entspricht nicht direkt dem Verursacherprinzip (im Gegensatz zur Abgabe auf die Fahrleistung). Wir bevorzugen die Variante der Abgabe auf die Fahrleistung.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante wäre grundsätzlich umsetzbar, aber mit einem grossen Vorbehalt - weil eine grosse Missbrauchsgefahr besteht. Diese Variante ist nicht verursachergerecht. Nicht alle Benutzer der E-Fahrzeuge werden nicht gleichbehandelt. Der Strompreis variiert von Gemeinde zu Gemeinde. Manche verfügen über eine Stromzufuhr für ihre E-Fahrzeuge zu Hause, manche verfügen über eine PV-Anlage. Dies führt zu einer grossen Differenzierung bei der Umsetzung. Die Umsetzung wird nicht mehr übersichtlich sein.

	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030

Titel	bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich müssten auch die E-Fahrzeuge aus dem Ausland pauschale Steuern leisten, sofern sie die Strasseninfrastruktur der Schweiz benutzen.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies führt zu einer Ungleichbehandlung für einen Zeitraum von vier Jahren. Es handelt sich um eine lange Zeitdauer.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Falls die Erhebung der Steuer über den Ladestrom erfolgen sollte, dann würden wir das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen befürworten.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Regierungsrat Kanton Schwyz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Anhang: 984-2025 Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen - Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Ve

Regierungsrat des Kantons Schwyz

VERSENDET AM 16. DEZ. 2025

kantonschwyz

6431 Schwyz, Postfach 1260

via Plattform Consultations
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Schwyz, 10. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 hat das Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 9. Januar 2026 unterbreitet.

Unbestritten ist, dass auch Fahrzeuge, welche nicht mit fossilen Treibstoffen betrieben werden, ihren Beitrag an die Erstellung und den Unterhalt der Strasseninfrastruktur leisten müssen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird der Variante «Fahrleistung» der Vorzug gegeben. Dies, weil bei der Variante «Ladestrom» insbesondere folgende Nachteile überwiegen:

- Das Nachrüsten der Ladestationen mit zertifizierten Messeinrichtungen verursacht hohe Kosten und nimmt viel Zeit in Anspruch, weshalb während einer Übergangsfrist von fünf Jahren mit einer Pauschale gearbeitet würde. Eine solche Pauschale wird weder Wenig- noch Vielfahrern gerecht. Weiter würde dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen negativ beeinflusst.
- Die jährlichen Vollzugskosten sind mit 8.3 % der Bruttoerträge deutlich höher als jene der Variante «Fahrleistung» mit 5 %.
- Den Betrugsmöglichkeiten durch das Laden an Haushalts- und Industriesteckdosen stehen keine wirksamen Kontrollinstrumente gegenüber.
- Fehlende Einnahmensicherheit u. a. wegen Strombezug im Ausland und dem Laden an nicht zertifizierten Stromquellen.

Bei der favorisierten Variante «Fahrleistung» soll keine Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer, sondern nur die Erfassung der Kilometerleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters möglich sein. Nachdem mit einem solchen Gerät keine Geolokalisierung möglich sein wird, kann dem Datenschutz vollumfänglich Rechnung getragen werden.

Die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Auslandkilometer können nicht erfasst bzw. abgegrenzt werden.
- Der administrative Aufwand für die Erhebung der gefahrenen Kilometer ist erheblich.
- Die Kontrolle der gefahrenen Kilometer ist nur mit erheblichem Mehraufwand möglich, weil neue Personenwagen frühestens fünf Jahre nach der Erstinverkehrsetzung bei den Strassenverkehrsämtern vorgeführt werden müssen.

Weiter soll für das Inkasso das bewährte Prinzip der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe auch für die neue Abgabe gelten. Das heisst, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) erhebt die Abgabe für Fahrzeuge, welche nach den gefahrenen Kilometern besteuert und die Strassenverkehrsämter für Fahrzeuge, welche mit einer Jahrespauschale belegt werden.

Abgelehnt wird die Anpassung von Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung, welche eine Halbierung der Zweckbindung der Automobilsteuer beinhaltet. Die heutige verfassungsrechtliche Zweckbindung stellt sicher, dass die Einnahmen aus der Automobilsteuer dem Strassenverkehr zugutekommen, für welchen sie erhoben werden. Weiter soll nicht im Windschatten der Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge über eine solche rein haushaltpolitische Entlastungsmassnahme entschieden werden.

Weitere Bemerkungen können den elektronisch ausgefüllten Fragebögen entnommen werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann

Regierungsrat Kanton Schwyz

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:
- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom weist folgende Nachteile auf: -Das Nachrüsten der Ladestationen mit zertifizierten Messeinrichtungen verursacht hohe Kosten und nimmt viel Zeit in Anspruch, weshalb während einer Übergangsfrist von fünf Jahren mit einer Pauschale gearbeitet würde. Eine solche Pauschale wird weder Wenig- noch Vielfahrern gerecht. Weiter würde dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen negativ beeinflusst. -Die jährlichen Vollzugskosten sind mit 8,3 % der Bruttoerträge deutlich höher als jene der Variante «Fahrleistung» mit 5 %. -Den Betrugsmöglichkeiten durch das Laden an Haushalts- und/oder Industriesteckdosen stehen keine wirksamen Kontrollinstrumente gegenüber. -Fehlende Einnahmensicherheit u.a. wegen Strombezug im Ausland und dem Laden an nicht zertifizierten Stromquellen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe Begründung zu Frage 1.2

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wer die Strasseninfrastruktur viel nutzt, soll auch entsprechend mehr bezahlen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer wird abgelehnt, weil -Auslandkilometer nicht erfasst bzw. abgegrenzt werden können -der administrative Aufwand für die Erhebung der gefahrenen Kilometer erheblich ist -die Kontrolle der gefahrenen Kilometer nur mit erheblichem Mehraufwand möglich ist, weil neue Personenwagen frühestens fünf Jahre nach der Erstinverkehrsetzung bei den Strassenverkehrsämtern vorgeführt werden müssen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Geolokalisierung muss zwingend ausgeschlossen sein.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Antwort zu Frage 2.10

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Antwort zu Frage 1.2

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Pauschale wird weder Viel-/ noch Wenigfahrern gerecht.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Pauschale wird weder Viel-/ noch Wenigfahrern gerecht.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	In- und ausländisch immatrikulierte Fahrzeug sollen ab dem gleichen Zeitpunkt besteuert werden.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Alle Fahrzeugarten sollen ab dem gleichen Zeitpunkt besteuert werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine wirksame Kontrolle wird in der Praxis jedoch nicht möglich sein.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mangels technischer Möglichkeiten wird es jedoch schwierig werden, ein Kontrollsystem zu etablieren.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Begründung siehe unter Art. 86

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Begründung siehe unter Art. 86

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: b. ~~mindestens 50 Prozent des~~der Reinertrag~~s~~ der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d; d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b; e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent: 1.der Mittel nach Buchstabe c, 2. der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ebis. 6 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b; 2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis: a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b. 28 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Die Anpassung von Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung, welche eine Halbierung der Zweckbindung der Automobilsteuer beinhaltet, wird abgelehnt. Die heutige verfassungsrechtliche Zweckbindung stellt sicher, dass die Einnahmen aus der Automobilsteuer dem Strassenverkehr zugutekommen, für welchen sie erhoben werden. Weiter soll nicht im Windschatten der Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge über eine solche rein haushaltpolitische Entlastungsmassnahme entschieden werden.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach: a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs. 2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt: a. Personenwagen; b. leichte Nutzfahrzeuge; c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport; d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport; e. Motorräder; ~~f. Motorfahrräder.~~ 3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird. 4 Der Bundesrat ordnet die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Begründung siehe unter Art. 9

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Dieser Abschnitt gilt für folgende Abgabekategorien: a. Personenwagen; b. leichte Nutzfahrzeuge; c. Motorräder; ~~und~~ ~~d. Motorfahrräder.~~ 2 Für Fahrzeuge der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge richtet sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997 (SVAG). 3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport kann beim BAZG beantragt werden, dass die Abgabe in Abweichung von Absatz 2 nach diesem Abschnitt erhoben wird. Ein Pauschalabzug nach Artikel 13 Absatz 3 wird nicht gewährt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Fahrleistung muss~~ nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a.~~ mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters~~; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ermittelt werden. 5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer wird abgelehnt, weil -Auslandkilometer nicht erfasst werden können -der administrative Aufwand für die Erhebung der gefahrenen Kilometer erheblich ist -die Kontrolle der gefahrenen Kilometer nur mit erheblichem Mehraufwand möglich ist, weil neue Personenwagen frühestens fünf Jahre nach der Erstinverkehrsetzung bei den Strassenverkehrsämtern vorgeführt werden müssen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung): a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird; ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ 2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Art. 8 Bst. l~~ ~~Das BAZG erhebt die Einfuhr-, Ausfuhr- und Inlandabgaben nach den folgenden Erlassen (Abgabeerlasse):~~ ~~l. die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen nach dem E-Fahrzeug-Abgabegesetz vom ... (EFAG).~~ ~~Art. 73 Abs. 1 Bst. d und 2 Bst. d~~ ~~1 Das BAZG kann administrative Massnahmen ergreifen, wenn:~~ ~~d. dies in einem anderen Erlass vorgesehen ist.~~ ~~2 Das BAZG kann insbesondere folgende administrative Massnahmen ergreifen,~~

Gegenvorschlag	~~d. im Falle von Absatz 1 Buchstabe d die im anderen Erlass vorgesehenen Massnahmen.~~ ~~Art. 141aAbrufverfahren für kantonale Polizei- und Strafverfolgungsbehörden und für kantonale Strassenverkehrsämter im Bereich der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen~~ ~~1 Das BAZG gibt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der folgenden Behörden, soweit diese gemäss dem EFAG und dessen Ausführungsbestimmungen für die nachstehend genannten Aufgaben zuständig sind, Daten im Informationssystem des BAZG im Abrufverfahren bekannt:~~ ~~a. kantonale Strassenverkehrsämter: zur Erhebung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen sowie zur Durchführung von Kontrollen und Ergreifung von Administrativmassnahmen nach dem EFAG;~~ ~~b. kantonale Polizei- und Strafverfolgungsbehörden: zur Durchführung von Kontrollen nach dem EFAG sowie zur Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen gegen das EFAG.~~ ~~2 Der Abruf ist beschränkt auf die für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 notwendigen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, und Daten von juristischen Personen, einschliesslich besonders schützenswerter Daten, in den Datenkategorien Inlandabgaben, Kontrollen, Administrativmassnahmen und Strafverfolgung~~Bei Art. 141a Abs. 1 Bst. a ist der Passus "zur Erhebung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen" zu streichen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Für das Inkassso soll das bewährte Prinzip der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe auch für die neue Abgabe gelten. Das heisst, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) erhebt die Abgabe für Fahrzeuge, welche nach den gefahrenen Kilometern besteuert und die Strassenverkehrsämter für Fahrzeuge, welche mit einer Jahrespauschale belegt werden.

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	2.1.2 Motorfahrräder: Abschnitt ersatzlos streichen ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Für Motorfahrräder (schnelle e-Bikes) soll keine E-Abgabe entrichtet werden müssen. Damit werden sie gleich behandelt wie langsame E-Bikes. Pauschalen für Fahrzeuge, welche mit Händlerschildern, Tagesschildern und Exportschildern betrieben werden, sind zu prüfen.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Begründung siehe unter Art. 86

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: b. ~~mindestens 50 Prozent des~~der Reinertrag~~s~~ der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d; d.mindestens 40 Prozent und höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent: 1.der Mittel nach Buchstabe c, 2.der Hälfte Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; 2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.30 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Die Anpassung von Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung, welche eine Halbierung der Zweckbindung der Automobilsteuer beinhaltet, wird abgelehnt. Die heutige verfassungsrechtliche Zweckbindung stellt sicher, dass die Einnahmen aus der Automobilsteuer dem Strassenverkehr zugutekommen, für welchen sie erhoben werden. Weiter soll nicht im Windschatten der Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge über eine solche rein haushaltpolitische Entlastungsmassnahme entschieden werden.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die Variante «Ladestrom» wird aus folgenden Gründen abgelehnt: -Das Nachrüsten der Ladestationen mit zertifizierten Messeinrichtungen verursacht hohe Kosten und nimmt viel Zeit in Anspruch, weshalb während einer Übergangsfrist von fünf Jahren mit einer Pauschale gearbeitet würde. Eine solche Pauschale wird weder Wenig- noch Vielfahrern gerecht. Weiter würde dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen negativ beeinflusst. -Die jährlichen Vollzugskosten sind mit 8,3 % der Bruttoerträge deutlich höher als jene der Variante «Fahrleistung» mit 5 %. -Den Betrugsmöglichkeiten durch das Laden an Haushalts- und/oder Industriesteckdosen stehen keine wirksamen Kontrollinstrumente gegenüber. -Fehlende Einnahmensicherheit u.a. wegen Strombezug im Ausland und dem Laden an nicht zertifizierten Stromquellen.

Staatskanzlei des Kantons Aargau

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Die Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ist in der Verfassung verankert und hat sich in den letzten Jahren bewährt. Sie sichert nicht nur die Instandhaltung und Weiterentwicklung der Schweizer Nationalstrassen, sondern leistet auch substanzielle und klar geregelte Beiträge an die Kantone und Agglomerationsprogramme. Der Regierungsrat des Kantons Aargau begrüsst die Vorlage. Er teilt die Auffassung des Bundesrats, dass die Finanzierung der Infrastruktur langfristig sichergestellt werden muss und dass sich in Zukunft alle Motorfahrzeugfahrende an den Infrastrukturkosten beteiligen müssen, unabhängig davon, ob sie mit einem Elektroantrieb oder einem Verbrenner unterwegs sind. Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 % in den NAF fliessen (heute sind es 100 %). Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Der Regierungsrat lehnt die vorgeschlagene Verfassungsänderung ab.

Anhang: Vernehmlassung des Regierungsrats des Kantons Aargau

KANTON AARGAU

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail
Bundesamt für Strassen

vernehmlassungen@astra.admin.ch

10. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 wurden die Kantonsregierungen zur obengenannten Vernehmlassung bis am 9. Januar 2026 eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat begrüsst die Vorlage. Er teilt die Auffassung des Bundesrats, dass die Finanzierung der Infrastruktur langfristig sichergestellt werden muss und dass sich in Zukunft alle Motorfahrzeugfahrende an den Infrastrukturkosten beteiligen müssen, unabhängig davon, ob sie mit einem Elektroantrieb oder einem Verbrenner unterwegs sind.

Der Regierungsrat erachtet die gesellschaftliche Akzeptanz einer Besteuerung des Ladestroms als hoch und befürwortet diese Variante. Die Verbrauchsabgabe auf dem Ladestrom entspricht der verbrauchsabhängigen Steuer auf den Treibstoffen und ist nachvollziehbar.

Die Umgehungsmöglichkeiten (zum Beispiel durch die Nutzung einer Industriesteckdose) müssen mittelfristig gelöst werden.

Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer anstelle der aktuell 100 % künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 % in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr-Fonds (NAF) fliessen. Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst.

Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Millionen Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Der Regierungsrat lehnt die vorgeschlagene Verfassungsänderung ab.

Im Weiteren verweist er auf den ausgefüllten Fragebogen, der diesem Schreiben beiliegt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dieter Egli
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage
- Fragebogen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Regierungsrat anerkennt, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur angepasst werden muss, da die Mineralölsteuereinnahmen durch die E-Mobilität sinken. Elektrofahrzeuge müssen künftig ebenfalls ihren Beitrag an die Infrastruktur leisten. Die nachfolgend aufgezeigten beiden Varianten sind – wenn auch zurecht – sehr kompliziert ausgestaltet und enthalten unzählige Ausnahmen. Die Vergangenheit zeigt, dass es solche Vorlagen zunehmend schwer haben, im politischen Prozess zu bestehen. Eine baldige generischere Lösung, die einfach und fair ausgestaltet ist, wäre wünschenswert.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Elektrofahrzeuge müssen künftig ebenfalls ihren Beitrag an die Infrastruktur leisten.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Regierungsrat erachtet die gesellschaftliche Akzeptanz einer Kilometerabgabe als gering. Die Selbstdeklaration wirft Fragen auf. Die Handhabung der Fahrleistung ausserhalb des Zollgebiets sowie Regelungen für ausländische Fahrzeuge wird als nicht praktikabel beurteilt.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Regierungsrat erachtet die gesellschaftliche Akzeptanz einer Besteuerung des Ladestroms als hoch. Die Verbrauchsabgabe auf dem Ladestrom entspricht der verbrauchsabhängigen Steuer auf den Treibstoffen und ist nachvollziehbar. "Man tankt entweder Strom oder Treibstoff". Die Technologie für eine Erhebung durch die Verteilnetzbetreiber steht grundsätzlich schon jetzt zur Verfügung. Die Umgehungsmöglichkeiten (zum Beispiel durch die Nutzung einer Industriesteckdose) müssen mittelfristig gelöst werden. Bidirektionales Laden (BEV) könnte für das Energiesystem eine Schlüsselrolle einnehmen, indem Elektrofahrzeuge als nicht-stationäre Speicher fungieren und wertvolle Flexibilität für das Stromsystem bieten. Während Vehicle-to-Home (V2H) bereits möglich ist, gibt es bei Vehicle-to-Grid (V2G) noch regulatorische Hürden, die in den kommenden Jahren abgebaut werden sollten. Die Erfassung des Ladestroms birgt Risiken und Herausforderungen, insbesondere bei öffentlichen Ladestationen, wo die Rückerstattungs-Thematik und die Einhaltung von Datenschutzbestimmungen nicht vollständig geklärt sind.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Es soll nur eine Kompensation der Einnahmeausfälle geschaffen werden, keine Steuerung und keine Ökologisierung.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine solche Variante ist möglicherweise einfacher umzusetzen, aber wird kaum akzeptiert. Sie bildet nicht die finanzielle Wirkungsweise der Mineralölsteuer ab, bei welcher die finanzielle Belastung im hohen Masse von der Fahrleistung abhängt.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Verkehrsinfrastruktur benötigt laufend genügend Finanzmittel für Substanzerhalt und Ausbau / Anpassung.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 % in den NAF fliessen (heute sind es 100 %). Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Der Regierungsrat lehnt die vorgeschlagene Verfassungsänderung ab.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund von Datenschutzbedenken dürfte sowohl die Selbstdeklaration wie auch eine automatisierte Datenübertragung in der Bevölkerung auf wenig Akzeptanz stossen. Die Handhabung der Fahrleistung ausserhalb des Zollgebiets sowie Regelungen für ausländische Fahrzeuge wird als nicht praktikabel beurteilt. Weiter ist der administrative Aufwand in der Umsetzung sehr aufwändig. Insbesondere würde bei einem Halterwechsel der Kilometerstand jeweils

	überprüft und erfasst werden müssen, damit die Fahrleistungsabrechnungen für die alte und neue Halterin beziehungsweise den alten und neuen Halter korrekt erstellt werden kann.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Tarifdifferenzierung orientiert sich am Charakter und der Wirkungsweise der Mineralölsteuern, die verbrauchsabhängig ist

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es sind zwingend bekannte Parameter (welche im System des Strassenverkehrsamts [StVA] erfasst sind) für die Tarife zu wählen, damit die Umsetzung einfach ist.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist ein pragmatischer Ansatz, der eine Doppelbesteuerung verhindert.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist ein pragmatischer Ansatz, der die Bearbeitung vereinfacht.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit wird eine möglichst äquivalente Besteuerung gegenüber ausländischen Benzin- und Dieselfahrzeuge sichergestellt

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe wird grundsätzlich befürwortet. Allenfalls ist eine elektronische Vignette in Betracht zu ziehen. Eine Koppelung mit der E-Vignette für Nationalstrassen ist zu prüfen. Die zeitabhängige pauschale Abgabe, abgestuft nach Aufenthaltsdauer (Tag/Woche /Monat/Jahr) könnte die Akzeptanz erhöhen.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Fahrzeugkategorie nutzt die Verkehrsinfrastruktur (fast) nicht.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gleichstellung der beiden Besteuerungsarten.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Datenschutzbestimmungen sind einzuhalten.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Datenschutzbestimmungen sind einzuhalten.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es wird ein sehr hoher administrativer Aufwand für alle Beteiligten (Halterinnen und Halter, Zulassungsbehörde, Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit) erwartet.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Es gibt noch verschiedene technische Hürden, die zurzeit nicht beurteilt werden können. Diese Lösung birgt Risiken. Die Umgehungsmöglichkeiten (zum Beispiel durch die Nutzung einer Industriesteckdose) müssen mittelfristig gelöst werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es muss alles darangesetzt werden, dass die Übergangslösung nicht länger als bis 2034 andauert.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Übergangslösung könnte als ungerecht empfunden werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Übergangslösung könnte als ungerecht empfunden werden.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Fahrzeugkategorie nutzen die Verkehrsinfrastruktur noch stärker, die Übergangslösung wird als ungerecht empfunden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der einfachen Lösung für kleine Beträge.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein solches Verbot, dass nicht durchgesetzt werden kann ist schwierig umzusetzen. Zudem ist dies teilweise die einzige Lademöglichkeit (zum Beispiel Ferienwohnung).

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Kontrollaufwand wäre immens und würde auf geringe gesellschaftliche Akzeptanz stossen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: BRF an UVEK

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.bs.ch/regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Email an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Basel, 16. Dezember 2025

Regierungsratsbeschluss vom 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns die Unterlagen zu obgenannter Vernehmlassung zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme mit Frist bis 9. Januar 2026.

Von den vorgelegten Optionen spricht sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt für die Variante «Fahrleistung» aus. Die kilometergenaue Abgabe über elektronische Tracker ist verursachergerechter und einfacher umsetzbar. Hingegen wäre die Erhebung einer Steuer auf dem Ladestrom nicht praxistauglich, da erhebliche Probleme bei der Erfassung, Gleichbehandlung und Kontrolle bestehen. Ein Grossteil der Elektrofahrzeuge wird an privaten Steckdosen oder Wallboxen geladen. Ausserdem bringt die grosse Vielfalt an Ladestationen (öffentliche Schnellladestationen, halböffentliche Ladepunkte, private Installationen, Eigengebrauch über Photovoltaik-Anlagen) grosse Schwierigkeiten bei der Einführung eines einheitlichen Systems mit sich. Ein wichtiges Kriterium für den individuellen Umstieg auf die Elektromobilität ist die Verfügbarkeit von Ladestationen; diesem Anliegen widerspricht die Variante «Ladestrom» diamentral, wenn damit die Erstellung und der Betrieb von Ladestationen aufwändiger würden.

Unabhängig vom Variantententscheid möchten wir erstens anmerken, dass die Entwicklung der E-Mobilität derzeit nur langsam vorwärtskommt – tatsächlich besteht ein erhebliches Risiko, dass der effektive Bestand deutlich langsamer wächst. Daher sollte die Abgabe nicht fix per 2030 sondern erst dann eingeführt werden, wenn die Elektrofahrzeuge mindestens 30% des Bestandes erreicht haben. Zweitens lehnen wir die Reduktion der Zuweisung der Automobilsteuer in den NAF ab, wie wir bereits in unserer Vernehmlassungsantwort vom 6. Mai 2025 zum Sparpaket des Bundes festhielten. Drittens vertreten wir die Ansicht, dass auf einen pauschalen Abzug von im Ausland gefahrenen Kilometern im Rahmen der Selbstdeklaration verzichtet werden sollte. Ihrem Erläuterungsbericht zufolge sind über 40% der Fahrzeuge nie im Ausland unterwegs. Diese Personen erhielten mit der Selbstdeklaration zu Unrecht einen «Rabatt». Der pauschale Abzug stellt deshalb einen unerwünschten Anreiz dar, die Lösung Selbstdeklaration zu wählen.

Des Weiteren erachten wir die Lösung über Pauschalabgaben für ausländische Personenwagen als richtig. Gemäss Erläuterungsbericht (Kap. 2.1.4.4) werden die Tarife als «eher tief» bezeichnet. Aus unserer Sicht sind die Ansätze insbesondere für schwere Fahrzeuge deutlich zu tief. Wir beantragen deshalb, dass die Pauschalabgaben für ausländische Personenwagen mindestens nach drei Gewichtsklassen unterschieden werden. Für die höchste Gewichtsklasse sollte der Ansatz mindestens doppelt so hoch liegen, wie der jetzt vorgeschlagene, also mind. 500 Fr./Jahr.

Wir bevorzugen aus vorerwähnten Gründen die Variante «Fahrleistung» und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Bern

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stellungnahme Kanton Bern

Kanton Bern
Canton de Berne

Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

RRB Nr.:	1391/2025	17. Dezember 2025
Direktion:	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion	
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert	

Vernehmlassung des Bundes: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrter Damen und Herren

Der Regierungsrat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

1. Grundsätzliches

Vorliegend handelt es sich um eine Finanzierungsvorlage mit dem Ziel die sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer aufgrund des zunehmenden Anteils der Elektrofahrzeuge zu kompensieren, damit der Ausbau der Nationalstrassen über den NAF auch weiterhin gewährleistet werden kann. Dieses Ziel zur Sicherstellung der Nationalstrassenfinanzierung wird im Grundsatz begrüsst und es stellt sich die Frage der Ausgestaltung und des Zeitpunktes, ab dem Elektrofahrzeuge und weitere Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben eine Abgabe leisten.
Im erläuternden Bericht wird immer wieder die Zielsetzung betont, dass Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen grundsätzlich einen zu den Mineralölsteuern äquivalenten Abgabe-/Steuerbetrag entrichten sollen, welcher denselben Verwendungszwecken wie die Einnahmen aus den Mineralölsteuern dienen soll.

Dieser Logik kann der Regierungsrat nicht folgen. Einerseits würden nicht mehr alle Fahrzeughalter gleichartig behandelt, und andererseits wäre der Zweck unterschiedlich, weil die Mineralölsteuer zwei verschiedene Ziele verfolgt. Einerseits soll sie als Steuereinnahme zur Finanzierung der Nationalstrassen dienen, und andererseits zu weniger CO_2-Emissionen führen.
Die neue Steuer soll für alle Fahrzeughalter nach den gleichen Regeln erhoben werden und insgesamt ausreichend für die Finanzierung der Nationalstrassen sein. Damit das Ziel der Treibhausgasemissionen bei fossil betriebenen Fahrzeugen beibehalten werden kann, muss zusätzlich zur neuen Steuer eine reduzierte, den heutigen CO_2-Vermeidungskosten äquivalente Mineralölsteuer im Sinne einer CO_2-Abgabe beibehalten werden.

Um eine gerechte Finanzierung durch die Fahrzeughaltenden zu gewährleisten, braucht es einen Systemwechsel, von dem alle Fahrzeughaltenden gleich belastet werden. Eine technologieabhängige Abgabe ist nicht zielführend und nicht gerecht. Wie sollen beispielsweise zukünftig faire Abgaben erhoben werden bei Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen oder bei Gasfahrzeugen mit erneuerbarem Treibstoff sowie bei allen Hybridfahrzeugen?

2. Umweltauswirkungen

Gemäss Erläuterndem Bericht (Kap. 4.5, S. 84) hat die Vorlage keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt (Emission von Treibhausgasen und Schadstoffen), weil die Einführung der Abgabe/Steuer auf Elektrofahrzeuge angeblich zu keiner signifikanten Verlangsamung der Entwicklung der Elektromobilität führen würde. Diese pauschale und wissenschaftlich nicht erhärtete Aussage wird mit generellen, meist qualitativen Einschätzungen zu Kosten- und Preisentwicklungen untermauert. Dabei ist anzumerken, dass eine zusätzliche Abgabe/Steuer je nach Kostensensitivität und Substitutionsmöglichkeiten einen Kaufentscheid negativ beeinflussen kann. Der effektive Einfluss einer zusätzlichen Abgabe/Steuer im angedachten Ausmass auf die Entwicklung der Verkäufe von E-Fahrzeugen sollte vertiefter untersucht werden, da nur schon die Ankündigung einer möglichen Steuer (Variante «Ladestrom») bereits jetzt potenzielle Käuferinnen und Käufer von E-Fahrzeugen abhalten kann. Die bisherigen Bestrebungen und erreichten Resultate der Transformation der Mobilität weg von fossilen Antriebssystemen hin zu einer klimaneutralen Mobilität könnten durch die Vorlage gebremst werden. Es fehlt eine Strategie und eine umfassende Prüfung und Beurteilung der Auswirkungen auf die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung der Mobilität und insbesondere auf das Ziel Netto Null 2050. Entgegen dem erläuternden Bericht sind dabei alle externen Kosten zu berücksichtigen. Für die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur soll zudem auch der Durchgangsverkehr miteinbezogen werden, der heute mit CHF 40 für die Autobahnvignette für ein Jahr abgegolten ist.

3. Varianten

3.1 Variante «Ladestrom»

Die Variante «Ladestrom» wird als nicht vollzugsfähig und zu technologiebezogen beurteilt und deshalb abgelehnt. Folgende Punkte führen zu diesem Entscheid:

- Der Zuschlag würde beim Ladestationsbetreiber/-eigentümer fällig (22.7 Rp/kWh). Für das öffentliche Laden wären die Preise im internationalen Vergleich sehr hoch. Da der Betrag beim Ladestationsbetreiber fällig wird, würde öffentliches Laden noch einmal massiv unrentabler. Auch der eigene Solarstrom von privaten Personen sollte besteuert werden, was nicht überprüfbar ist (eine gewöhnliche Haussteckdose ist für viele E-Fahrzeuge ausreichend).
- Verteilnetzbetreiber müssten neu Aufgaben übernehmen, die ausserhalb ihres gesetzlichen Auftrages liegen. Sie wären für die Steuererhebung, Inkasso und Verarbeitung von Zeitreihen privater Messgeräte verantwortlich. Das schafft einen Präzedenzfall für weitere Mess- und Abrechnungsaufgaben im privaten Bereich.
- Die Umsetzung wäre mit sehr hohen Kosten und Aufwand (geeichte Messstellen etc.) verbunden und ohne gewaltige Investitionen in die Ladeinfrastruktur nicht realisierbar. Ladeinfrastruktur, an welcher selten oder bisher nicht geladen wird, müsste nachgerüstet werden.
- Gleichzeitig steigt die Komplexität im Vollzug. Heute differenzieren Netzbetreiber Tarife kostenbasiert nach objektiven, technischen Anschlusskriterien und gemessenen Verbrauchsverhalten. Eine Bepreisung des Strombezugs nach Verwendungszweck ist heute nicht etabliert.

So fehlen belastbare Daten etwa beim Eigenverbrauch, um verursachergerechte Beiträge zu erheben. Rückerstattungen oder Sonderregelungen würden den Vollzug stark verkomplizieren. Kundenanfragen und Beschwerdeverfahren müssten über den Verteilnetzbetreiber abgewickelt werden.
- Die Kontrolle privater Ladepunkte ist praktisch nicht möglich. Ohne Echtzeitdaten und mit beschränkten Eingriffsmöglichkeiten der Verteilnetzbetreiber besteht ein hohes Umgehungsrisiko. Laden an nicht registrierten Punkten oder in privaten Garagen kann kaum überwacht und umgangen werden. Damit droht eine Ungleichbehandlung zu Personen, die ihr Fahrzeug an öffentlichen oder gemeinschaftlichen Ladepunkten laden. Die Steuergerechtigkeit wird hiermit in Frage gestellt und es werden Ungleichheiten geschaffen.

3.2 Variante «Fahrleistung»

Die Variante «Fahrleistung» wird ebenfalls als nicht vollzugsfähig und nicht zielführend beurteilt und deshalb abgelehnt. Folgende Überlegungen führen zu dieser Einschätzung:

Die Abgabe in Abhängigkeit der Fahrleistung zu erheben, erscheint grundsätzlich sinnvoll, aber nur wenn alle Fahrzeuge so besteuert würden. Es muss gewährleistet sein, dass alle Fahrzeugkilometer gleich besteuert werden. Das wäre mit einem dualen System (Mineralsteuer & Kilometerleistung) nicht gewährleistet. Während bei der Mineralölsteuer die gefahrenen Kilometer vom Treibstoffverbrauch abhängig sind, wäre dies bei den Elektrofahrzeugen nicht der Fall. Kleine und leichte Fahrzeuge müssten gleichviel bezahlen, wie grosse und schwere Fahrzeuge. Obwohl gerade schwere Fahrzeuge die Strassen übermässig belasten. Zudem wäre durch die Selbstdeklaration nicht sichergestellt, dass die Elektrofahrzeuge tatsächlich ihre Kilometerleistung korrekt ausweisen würden. Noch problematischer wäre die Besteuerung von Hybrid-Fahrzeugen. Je nachdem, wie jemand seinen Plug-in betreibt, braucht er nur Strom oder nur Erdöl. Entweder wird er doppelt besteuert oder gar nicht, je nach eigenem Ermessen.

Weiter ist zu bedenken, dass die geplante Erfassung bzw. Überprüfung von Kilometerleistungen bei den Strassenverkehrsämtern nur sehr lückenhaft wäre. Eine erste Erfassung könnte in den meisten Fällen erstmalig nach 5 Jahren geschehen, da dann bei Neufahrzeugen die erste Nachprüfung fällig wird. Es dürfte sehr schwierig sein, dannzumal zu verifizieren, wie die Selbstdeklaration von Inland- und Auslandkilometern effektiv zustande gekommen ist, wenn eine solche nicht mit der Ablesung des Kilometerstandes übereinstimmt. Dabei ist auch wichtig zu Bedenken, dass zwischen der letzten Selbstdeklaration und der Ablesung mehrere Monate vergangen sein können. Was ebenfalls noch wenig nachvollziehbar scheint, ist der Umgang mit allfälligen Meldungsdifferenzen z.B. bei Halterwechseln unabhängig der Nachprüfungsablesung.

Die Prozesse in den Strassenverkehrsämtern werden laufend digitalisiert und automatisiert. Entsprechend müssten die Daten der Fahrleistungsdeklarationen in Echtzeit den Strassenverkehrsämtern zur Verfügung stehen, um Abgleiche bei Fahrzeugkontrollen vornehmen zu können. Solche Zusatzinformationen und auch die angepassten Besteuerungsmodalitäten müssten in die kantonalen Systeme eingebaut werden, ein nicht automatisierter Abgleich im Abrufverfahren zum Informationssystem des BAZG wäre zu aufwändig. Gleiches gilt auch für die Polizei. Um die kantonalen Systeme darauf auszurichten sind mehrere Jahre Vorlauf erforderlich.

Die Vorlage nimmt in der Variante Fahrleistung zu wenig Bezug auf die heutigen Zulassungs-, Kontroll- und Besteuerungsprozesse und deren allfälligem Modifikationsbedarf und somit auch

den damit entstehenden Zusatzaufwand bei den Kantonen. Dieser wird als deutlich grösser eingeschätzt als in der Vorlage ausgewiesen und ist den Kantonen entsprechend angemessen zu entschädigen. Ein konkreter Mechanismus zur Entschädigung ist in der Vorlage nicht zu finden.

Ferner ist anzufügen, dass der 50%-Abzug für Plug-In-Hybride einen unnötigen Fehlanreiz zugunsten dieser Übergangstechnologie darstellt. Diese Fahrzeuge sollten mehrheitlich elektrisch betrieben werden und müssen einen ausreichenden Beitrag an die Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten. Eine solche Sonderregelung ist deshalb äusserst fraglich und bei einer Weiterverfolgung der Variante durch den Bund erneut zu prüfen.

Der öffentliche Verkehr ist teilweise bis 2030 von der Mineralölsteuer befreit. Mit der vorgesehenen Besteuerung soll der öffentliche Verkehr neu auch für nicht fossile Antriebsysteme mit einer Abgabe belastet werden. Die neuen Abgaben müssten über die Abgeltungen von Bund und Kantonen mitfinanziert werden. Damit findet eine Quersubventionierung der Infrastrukturfinanzierung mit Subventionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs statt, die wir ablehnen. Zudem gefährdet die Steuer die eingeleitete Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sollen deshalb bei einer Weiterverfolgung der Variante vorerst ausgenommenen werden. Wir beantragen, dass eine Ausnahmeregelung für den öffentlichen Verkehr in die kantonale Stellungnahme aufgenommen wird.

Neben der Einführung einer neuen Abgabe für Elektrofahrzeuge sieht die Vorlage eine weitreichende Änderung der Bundesverfassung vor. Konkret soll Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b der Bundesverfassung angepasst werden, sodass künftig anstelle der 100 Prozent, nur noch mindestens 50 Prozent der Reinerträge aus der Automobilsteuer dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs Fonds (NAF) zufliessen. Der jährliche Reinertrag der Automobilsteuer beträgt gemäss Bundesvoranschlag 2025 rund 588 Mio. Franken, etwa ein Fünftel der gesamten NAF-Einlagen. Eine Aufweichung der Zweckbindung würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen und die langfristige Sicherung der Verkehrsinfrastruktur gefährden.
Diese Änderung ist Teil des Entlastungsprogramms zur Reduktion der Bundesdefizite und würde einen Teil der Automobilsteuer dem allgemeinen Bundeshaushalt zuführen. Eine derart grundlegende finanzpolitische Massnahme muss zwingend im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden und nicht in einer Fachvorlage.

4. Antrag

Die Vorlage ist aus den dargelegten Gründen nicht ausgereift und **wir weisen sie deshalb vollständig zurück**.

Der Regierungsrat beantragt, eine neue Vorlage auszuarbeiten, die alle Fahrzeugtechnologien zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur gleichwertig besteuert, wobei die unterschiedlichen Belastungen der Strassen berücksichtigt werden können. Die Mineralölsteuer soll als Anreiz zur Emissionsreduktion in einem reduzierten Rahmen im Sinne einer CO_2-Abgabe weiterhin erhoben werden. Zudem regt der Regierungsrat an, den Schwerverkehr sowie Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge separat zu betrachten.

Der Vorlage ist eine Strategie zu Grunde zu legen, die sowohl die finanziellen wie auch die umweltrelevanten Aspekte darlegt und auch ein allfälliges Roadpricing mit in die Überlegungen einbezieht. Dabei sollte in einer breiten neuen Auslegeordnung das nahe kontinentaleuropäische Ausland (DE, FR, IT, AT, NL) ebenfalls analysiert werden (bisher nur Island und Norwegen).

Antrag: Sollte die Variante der Fahrleistungsbesteuerung, entgegen unserem Antrag, weiterverfolgt und umgesetzt werden, sind enge Abstimmungen mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern und der Polizei unerlässlich, um eine praxisgerechte Konzeption und erfolgreiche Umsetzung sicherzustellen. Eine Einführung bis 2030 hält der Regierungsrat jedoch für nicht realistisch. Zudem ist eine klare Zusage des Bundes erforderlich, dass die Bundesbeiträge an die Kantone zur Erfüllung der Verbundaufgaben im Bereich der Strasseninfrastruktur auf dem aktuellen Niveau bleiben und dass der Bund die Kantone weiterhin angemessen für den Erhebungs- und Verwaltungsaufwand entschädigt.

Der Regierungsrat dankt für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Christoph Neuhaus
Regierungspräsident

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Glarus

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Vernehmlassungsantwort

kanton glarus

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Telefon 055 646 60 11/12/15
E-Mail: staatskanzlei@gl.ch
www.gl.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
3003 Bern

Glarus, 9. Dezember 2025
Unsere Ref: 2025-233 / SKGEKO.5031

Vernehmlassung i. S. Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Grundsätzlich begrüsst der Kanton Glarus die der Vorlage zugrundeliegende Stossrichtung, da dadurch die steuerliche Gleichbehandlung aller Antriebsarten und die langfristige Finanzierung sichergestellt werden. Nebst der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage aber auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung in dem Sinne vorgenommen werden, dass die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen sollen. Dies lehnen wir entschieden ab und fordern gleichzeitig, dass die Einnahmen wie bisher zu 100 Prozent dem NAF zuzuführen sind.

Was die Variantenwahl betrifft, so bevorzugen wir die Variante «Fahrleistung», da diese eine verursachergerechte, leistungsabhängige Besteuerung auf Basis objektiver und bereits bestehender Kenngrössen erlaubt. Diese Variante beurteilen wir grundsätzlich als technisch machbar, wirtschaftlich sinnvoll und rechtlich konsistent. Zudem sind bei der Einführung geringere Hürden zu erwarten, als bei der Variante «Ladestrom», da auf bewährte Strukturen und Datenquellen der Strassenverkehrsämter zurückgegriffen werden kann. Mit Blick auf die gesetzliche Ausgestaltung der bevorzugten Variante und den Vollzug ist eine einfache, unbürokratische Lösung anzustreben, mit welcher der administrative Aufwand so gering wie möglich gehalten werden kann. Eine Erhebung über die kantonalen Strassenverkehrsämter wird voraussichtlich dennoch zu neuen Aufgaben führen, wofür die Kantone entsprechend zu entschädigen sind, damit sie diese Aufgaben sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht bewältigen können.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Kaspar Becker
Landammann

Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): vernehmlassungen@astra.admin.ch

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Graubünden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Kanton Graubünden begrüsst die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge. Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, mit dem alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart verursachergerecht zu den Infrastrukturkosten beitragen. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel und gewährleistet eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ausserdem kann sie für die Mehrheit der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter mit vertretbarem Aufwand umgesetzt werden. Mit der Variante «Fahrleistung» wird ein technologisch offenes, verursachergerechtes und langfristig tragfähiges Finanzierungsmodell für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen, das in Zukunft unabhängig von der Antriebsart auf alle Fahrzeuge angewendet werden kann. Von den vorgeschlagenen Varianten befürworten wir deshalb klar die Variante «Fahrleistung». Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund des enormen technischen und administrativen Aufwands ungeeignet und nicht zukunftsfähig. Die Energieversorgungsunternehmen sehen sich weder als Steuereintreiber, noch sehen sie sich in der Lage, sämtliche Steckdosen der rund 4 Mio. Haushalte in der Schweiz zu überwachen. Ebenfalls dagegen spricht die deutliche Benachteiligung der elektrischen schweren Nutzfahrzeuge bei der Variante «Ladestrom». Ausserdem würde diese Variante zu einer weiteren Fragmentierung des Strommarkts beitragen, was es zu verhindern gilt. Aus diesen Gründen spricht sich der Kanton Graubünden gegen die Variante «Ladestrom» und für die Variante «Fahrleistung» aus.

Anhang: Brief Graubünden

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Sitzung vom	Mitgeteilt den	Protokoll Nr.
16. Dezember 2025	17. Dezember 2025	889/2025

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail (als Word- und PDF-Dokument) an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Vernehmlassung UVEK - Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 räumen Sie den Kantonen die Möglichkeit ein, sich zur Vernehmlassungsvorlage betreffend die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge zu äussern. Dafür bedanken wir uns bestens.

Handlungsbedarf

Der Kanton Graubünden teilt die Auffassung des Bundesrates, dass es angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralsteuern Massnahmen braucht, um die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassen (SFSV) sicherzustellen. Bund und Kantone benöti-

gen diese Mittel für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie die Finanzierung der Projekte aus dem Programm Agglomerationsverkehr.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die Vorlage im Grundsatz und teilen die Auffassung, dass sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge an der Finanzierung des Strassenverkehrs beteiligen sollten. Der vom Bund vorgeschlagene fixe Einführungszeitpunkt 2030 erscheint jedoch vor dem Hintergrund der nachfolgenden Überlegungen nicht sachgerecht:

Dynamischer Einführungszeitpunkt statt fixem Datum:
Das Inkrafttreten der Abgabe soll nicht an ein fixes Kalenderdatum geknüpft werden, sondern an objektive Kriterien wie eine ausreichend hohe Marktdurchdringung der Elektromobilität (z. B. rund 20 % vollelektrische Fahrzeuge im Fahrzeugbestand) sowie eine weitgehende Kostenparität zwischen Elektro- und Verbrennerfahrzeugen. Ziel ist es, den Markthochlauf der Elektromobilität in einer sensiblen Phase nicht unnötig zu bremsen.

- Differenzierte Tarife:
  Unterschiedliche Antriebstechnologien verursachen unterschiedliche externe Kosten, insbesondere in Bezug auf Klima, Lärm und Luftschadstoffe. Effiziente und emissionsarme Fahrzeuge sollen diesen Unterschieden Rechnung tragend tiefer belastet werden. Eine pauschale Gleichbehandlung aller Antriebsarten wäre weder verursachergerecht noch volkswirtschaftlich sinnvoll.

- Schwere Nutzfahrzeuge:
  Bei elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen besteht ein erhöhtes Risiko einer Verlangsamung der Transformation von fossil betriebenen zu elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen. Die Elektrifizierung dieses Segments befindet sich erst im in den Anfängen, die Investitionskosten sind hoch und die anfänglichen fiskalischen Erträge gering. Eine temporäre Ausnahme oder eine spezifische Ausgestaltung der Abgabe ist daher sachlich begründbar.

Variantenwahl

Von den vorgeschlagenen Varianten favorisiert der Kanton Graubünden die Variante «Fahrleistung». Diese Variante überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Praktikabilität. Sie orientiert sich am bestehenden System der Mineralölsteuer und berücksichtigt den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Diese Ausgestaltung gewährleistet eine verursachergerechte, ökologisch und finanziell faire Abgabe. Zudem lässt sich diese Variante technisch und organisatorisch gut umsetzen.

Eine Besteuerung des Ladestroms – wie sie in der Variante «Ladestrom» vorgeschlagen wird – würde hingegen voraussichtlich einen wesentlichen Teil der privaten Photovoltaikproduktion wirtschaftlich schwächen, indem sie die Gestehungskosten solcher Anlagen erhöht. Dies könnte zu einer Verteuerung des Strommixes für private Haushalte und zu Fehlanreizen führen. Überdies wäre die Variante «Ladestrom» voraussichtlich relativ leicht zu umgehen und deshalb in der Umsetzung anspruchsvoll.

Aus diesen Gründen spricht sich der Kanton Graubünden für die Einführung einer Abgabe nach der Variante «Fahrleistung» aus.

Verwendung der Reinerträge

Die Reinerträge aus der neuen Abgabe bzw. Steuer sollen zukünftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt. Sie steht in keinem sachlichen Zusammenhang zur Einführung einer Abgabe bzw. Steuer für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Millionen Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir daher ab.

Unsere Stellungnahme zu den von Ihnen gestellten Fragen entnehmen Sie dem beiliegenden Fragebogen. Für Rückfragen steht Ihnen Claudio Reich, Amtsleiter Strassenverkehrsamt Graubünden, claudio.reich@stva.gr.ch, Tel. 081 257 80 01, gerne zur Verfügung.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

GRISCHUN * GRIGIONE * GRAUBÜNDEN

Namens der Regierung

Der Präsident: Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor: Daniel Spadin

Beilage: Fragebogen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vgl. die Ausführungen unter generelle Stellungnahme.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Langfristig wird es nötig sein, die Mineralölsteuer durch eine flächendeckende Abgabe zu ersetzen, die unabhängig von der Antriebsart für sämtliche Fahrzeuge gilt und auf dem Verursacherprinzip basiert. Die Variante «Fahrleistung» überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Praktikabilität. Sie orientiert sich direkt am bestehenden System der Mineralölsteuer und berücksichtigt damit den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Dadurch entsteht eine verursachergerechte Abgabe, die sowohl ökologisch wie auch finanziell fair ist. Im Unterschied zur Variante «Ladestrom» wird bei der Fahrleistungsabgabe die reale Nutzung im Strassenverkehr erfasst, nicht nur der Stromverbrauch. Damit werden unterschiedliche Ladeorte, Eigenstromnutzung wie Solaranlagen korrekt berücksichtigt. Zudem ist die Einführung technisch und administrativ einfacher umsetzbar als die Variante «Ladestrom». Eine Ladestrombesteuerung macht sehr wahrscheinlich einen grossen Anteil der Produktion von privaten Photovoltaik-Stromproduzenten unrentabel, indem sie mit einer Steuer die totalen Gestehungskosten solcher Anlagen in die Höhe treibt. Dies führt zu einer Verteuerung des gesamten Strommixes für Private und damit zu daraus folgenden Fehlanreizen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» ist administrativ mit sehr hohem Aufwand verbunden und technisch nur bedingt umsetzbar. Energieversorgungsunternehmen müssten Steuern eintreiben und die Steckdosen von rund 4 Mio. Haushalten überwachen. Zudem ist die Variante «Ladestrom» nicht übertragbar auf andere Antriebsarten, resp. nur auf Steckerfahrzeuge, anzuwenden und somit nicht zukunftsfähig. Ausserdem ist die Benachteiligung von elektrischen, schweren Nutzfahrzeugen nicht angemessen, vor allem angesichts der Tatsache, dass die Schweiz bei der Neuzulassung von elektrischen, schweren Nutzfahrzeugen europaweit an der Spitze liegt (vgl. im Weiteren die Antwort zu Ziff. 1.2).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dieses Vorgehen ist sachgerecht.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe widerspricht dem Verursacherprinzip.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt. Sie steht in keinem sachlichen Zusammenhang zur Einführung einer Abgabe bzw. Steuer für Elektrofahr-zeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weit-reichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Millionen Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir daher ab.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» würde zu einer weiteren Fragmentierung des Strommarkts führen: Das gleiche Gut (Strom) hätte je nach Verwendung verschiedene Preise (Auto laden oder Haushaltstrom). Dies würde analog zur «Diesel/Heizöl extraleicht»-Thematik Fehlanreize und Anreize zum Missbrauch mit sich bringen, denen der Staat mit aufwändigen Kontrollen begegnen müsste. Dies sollte vermieden werden.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» ist nach unserer Einschätzung technisch einfach zu umgehen (trotz plombiertem Ladegerät kann am Ladegerät vorbei via Steckdose geladen werden). Deshalb zweifeln wir an der Umsetzbarkeit.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Laden von Elektrofahrzeugen sollte so einfach wie möglich sein und nicht von Verboten vom Laden an privaten Haushaltssteckdosen und deren Registrierung verhindert werden. Hinzu kommt der administrative und technische Aufwand für die Registrierung der Steckdosen und allenfalls für die Kontrollen von allen Haushaltssteckdosen der rund 4 Mio. Schweizer Haushalten.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Nidwalden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Die ausführliche Stellungnahme senden wir als Anhang mit

Anhang: Stn_Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen_visiert

KANTON NIDWALDEN
LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT
Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER CONSULTATIONS
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge. Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK unter anderem bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren in Sachen Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

1 Ausgangslage

Mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer massiv zurück. Diese Einnahmen sind jedoch zentral für die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und damit für Unterhalt, Betrieb sowie Sicherheit der Strasseninfrastruktur. Der erläuternde Bericht zeigt deutlich, dass die Liquidität des NAF spätestens ab 2030 kritisch wird, wenn keine Ersatzfinanzierung eingeführt wird.

Eine geschwächte Finanzierung des Strassensystems hätte daher unmittelbare negative Folgen. Vor diesem Hintergrund begrüsst der Regierungsrat das Ziel einer verursachergerechten Abgabe für Elektrofahrzeuge grundsätzlich.

2 Verfassungsänderung betreffend Automobilsteuer NAF

Mit der Vernehmlassungsvorlage wird nicht nur eine neue Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt, sondern gleichzeitig eine tiefgreifende Änderung der Bundesverfassung vorgeschlagen: Die Reinerträge der Automobilsteuer sollen neu nur noch zu mindestens 50 Prozent an den NAF fliessen. Heute beträgt der Anteil 100 Prozent.

Diese Änderung ist sachlich nicht gerechtfertigt, erfolgt im Kontext des Entlastungspakets 27 und steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Einführung der Elektrofahrzeugabgabe. Sie würde den NAF um jährlich rund einen Fünftel seiner Einnahmen schwächen (ca. CHF 558 Mio. gemäss Bundesbudget). Dies wäre gerade für die Bergkantone mit hohen Infrastrukturkosten untragbar und gefährdet die langfristige Finanzierung der Nationalstrassen und der mitfinanzierten Kantonsstrassen.

Entsprechend der klaren Haltung der Gebirgskantone lehnt der Regierungsrat Nidwalden die Vorlage integral ab, wenn der Bund an dieser Verfassungsänderung festhält. Die Zweckbindung der Automobilsteuer muss zwingend bei 100 Prozent NAF-Anteil verbleiben. Eine Aufweichung ist nicht akzeptabel.

3 Variantenwahl – klare Präferenz für die Variante «Fahrleistung»

Der Regierungsrat befürwortet eindeutig die Variante «Fahrleistung». Diese bietet im Gegensatz zur Ladestromsteuer eine verursachergerechte, technologisch robuste und datensparsame Lösung.

Die Gründe für die klare Präferenz sind:

1. Systematische Kohärenz: Das Modell entspricht der Logik der heutigen Mineralölsteuer, welche den Verbrauch (und damit das Nutzungsverhalten) abbildet.
2. Verursachergerechtigkeit: Wer mehr fährt und damit mehr Infrastruktur beansprucht, bezahlt mehr («pay as you use»).
3. Technische und organisatorische Machbarkeit: Die Erhebung über Selbstdeklaration oder zugelassene Anbieter ist pragmatisch und umsetzbar, ohne übermässige technische Komplexität.
4. Datenschutz: Es ist kein Bewegungs- oder Standorttracking nötig; die Fahrleistung wird ohne Geodaten gemeldet (Privacy-by-Design).
5. Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die geschätzten Vollzugskosten stehen in einem vernünftigen Verhältnis zu den Einnahmen.

Auch international zeigt sich, dass einfache fahrleistungsabhängige Modelle mehr Akzeptanz finden und weniger Vollzugsrisiken bergen. Aus diesen Gründen spricht sich der Regierungsrat eindeutig für die Weiterverfolgung der Variante «Fahrleistung» aus.

4 Variante «Ladestrom» – technisch problematisch und anfällig für Umgehung

Die Ladestromsteuer weist erhebliche praktische Defizite auf.

4.1 Massives Betrugs- und Umgehungspotenzial

Das Modell Ladestrom basiert auf der Idee, dass jede dem Fahrzeug zugeführte kWh erfasst und korrekt versteuert wird. In der Praxis ist dies kaum kontrollierbar:

- Fahrzeuge können an nicht registrierten privaten Steckdosen geladen werden.
- «Ladegeräte» können als Haushaltsgeräte deklariert oder schlicht nicht gemeldet werden.
- Solche privaten Installationen wären weder sichtbar noch kontrollierbar, da der Bund keinen Zugang zu privaten Infrastrukturen hätte.
- Solarladen oder mobile Ladegeräte wären steuerlich kaum erfasst.
- Auf dem Markt sind bereits heute portable AC/DC-Lader erhältlich, die nirgends registriert sind.

Der erläuternde Bericht bestätigt selbst, dass der Bund eine Kontrolllösung für nicht registrierte private Ladepunkte verworfen hat, weil diese technisch, rechtlich und organisatorisch nicht realisierbar wäre.

Somit ist eine systematische Erfassung des Ladestroms faktisch unmöglich, womit dem System strukturell Steuerumgehung eingebaut ist.

4.2 Technischer Aufwand, hohe Umstellungskosten

Die Variante «Ladestrom» verursacht einen erheblich höheren technischen und organisatorischen Aufwand als die fahrleistungsabhängige Abgabe. Für die Erhebung einer Ladestromsteuer müsste jede Ladeeinrichtung – sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Bereich – mit einer zertifizierten Messeinrichtung ausgestattet und bei einer zentralen Plattform registriert werden. Zudem wären Kommunikationsschnittstellen erforderlich, welche die Messdaten automatisiert und manipulationssicher an die Verteilnetzbetreiber übermitteln. Der Bund selbst geht davon aus, dass die technischen Voraussetzungen frühestens ab 2035 flächendeckend gegeben sein werden, sodass für mehrere Jahre Übergangslösungen mit pauschalen Steuern notwendig wären.

Hinzu kommt, dass ein Grossteil der Ladevorgänge im privaten Bereich stattfindet, wo die Installation zertifizierter Messgeräte weder durchsetzbar noch kontrollierbar ist. Diese strukturelle Intransparenz führt nicht nur zu erheblichen Vollzugsrisiken, sondern zwingt zu einem komplexen Systemmix aus Ausnahmen, Übergangsregelungen und pauschalen Ersatzlösungen. Der vorgesehene Vollzugsaufbau mit einer zentralen Datenplattform, zahlreichen registrierten Ladepunkten sowie einer erheblichen Anzahl beteiligter Akteure (Ladepunktbetreiber, Netzeigentümer, zertifizierende Stellen) würde langfristig zu hohen fixen System-, Betriebs- und Überwachungskosten führen.

Demgegenüber ist die fahrleistungsabhängige Abgabe technologisch deutlich einfacher realisierbar. Sie basiert auf bestehenden Strukturen, erlaubt unaufwändige Selbstdeklarationen oder den Einsatz bereits verfügbarer Erfassungsgeräte und benötigt keine flächendeckenden Eingriffe in private Ladeinfrastrukturen. Die geringere Systemkomplexität führt zu tieferen Vollzugskosten, höherer Zuverlässigkeit und einer besseren Akzeptanz in der Bevölkerung. Aus Sicht des Regierungsrats Nidwalden ist der technische Aufwand der Ladestromsteuer daher unverhältnismässig hoch und stellt einen wesentlichen Nachteil dieser Variante dar.

5 Alternativlösung (Neuseeland / «RUC-Lizenz»)

Als pragmatische Ergänzung zu den vorgeschlagenen Varianten erscheint das neuseeländische «Road User Charges»-Modell prüfenswert. Es basiert auf vorausbezahlten Kilometerpaketen, die Nutzerinnen und Nutzer einfach online oder an Verkaufsstellen erwerben. Die Lizenz wird sichtbar im Fahrzeug angebracht und ermöglicht eine einfache, kostengünstige und datensparsame Kontrolle ohne technische Erfassungssysteme oder Ladeinfrastruktur. Dieses Modell ist verursachergerecht, robust im Vollzug und vermeidet die strukturellen Probleme der Ladestromsteuer. Aus Sicht des Regierungsrats sollte diese Option vertieft geprüft werden, da sie eine technisch schlanke und zugleich betrugssichere Umsetzung der fahrleistungsabhängigen Abgabe ermöglicht.

6 Gesamteinschätzung

Der Regierungsrat begrüsst das Ziel, die rückläufigen Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu kompensieren und die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig zu sichern. Die vorgeschlagene Variante «Fahrleistung» überzeugt sowohl hinsichtlich Systemgerechtigkeit wie auch Praktikabilität und entspricht dem internationalen Trend zu einfachen, verursachergerechten Modellen. Ergänzend erscheint die aus Neuseeland bekannte RUC-Lösung als pragmatische und datensparsame Option, die aus Sicht des Regierungsrats weiter zu prüfen ist. Die Variante «Ladestrom» hingegen ist technisch aufwendig, teuer im Vollzug und strukturell anfällig für Umgehungen, weshalb sie nicht unterstützt werden kann.

Das Datum der Inkraftsetzung soll in Abhängigkeit zu einem zu bestimmenden, dannzumal erreichten Anteil Elektrofahrzeuge (z.B. 15 oder 20 %) erfolgen, um die Dekarbonisierung des Fahrzeugparks nicht mit einer zu frühen Inkraftsetzung auszubremsen.

Die Automobilsteuer muss unverändert vollständig dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF zufliessen; eine Reduktion dieser Zweckbindung würde die Finanzierung zentraler Infrastrukturen empfindlich schwächen und ist für den Regierungsrat nicht tragbar. Solange der Bund an dieser Verfassungsänderung festhält, ist die Vorlage insgesamt nicht zustimmungsfähig.

Der Regierungsrat Nidwalden bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Dr. Othmar Filliger
Landammann

REGIERUNGSRAT · KANTON NIDWALDEN ·

lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- Online Vernehmlassungen Consultations

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer

Titel	auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, aber nur unter dem Vorbehalt, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufliessen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Prakti-kabilität. Sie orientiert sich am bestehenden System der Mineralölsteuer und berück-sichtigt den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Dadurch entsteht eine verursachergerechte Abgabe. Sie ist zudem pragmatischer, kos-tengünstiger in der Einführung und im Betrieb, technologisch weniger systemanfällig und sie generiert zudem auch höhere Bruttoeinnahmen. Demgegenüber sind die realen Vollzugskosten beim Bund zwar höher, wenn im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen dann aber prozentual wieder leicht geringer. Diese Variante entspricht zudem dem in-ternationalen Trend, wobei einfache und undifferenzierte Entfernungsgebühren im Vor-dergrund stehen. Gegenüber differenzierten Gebühren scheint nicht nur der hohe Sys-temaufwand zu sprechen, sondern insbesondere auch die mangelnde Akzeptanz im Bereich des Datenschutzes und der Transparenz. Wir teilen diese Einschätzung uns sprechen uns deshalb für die Variante «Fahrleistung» aus.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe als Alternative unterstützen wir nicht. Hingegen empfehlen wir als Alternativvariante eine vertiefte Prüfung eines ähnlichen Systems wie die «RUC-Lizenz» in Neuseeland. Siehe auch nachstehende Antwort zur Frage 2.13.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Kompensation der drohenden Ausnahmeausfälle ist dringend.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten

Titel	Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante der Selbstdeklaration erachten wir als prüfenswert im Sinne eines ähnli-chen Systems wie die «RUC-Lizenz» in Neuseeland. Die Frage der Auslandkilometer müsste möglichst pragmatisch gelöst werden. In gewissem Masse besteht diese Prob-lematik nämlich bereits heute und sie

	wird in Kauf genommen, nämlich dann, wenn das Fahrzeug in der Schweiz getankt wird, danach aber im Ausland fährt.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die Variante «Ladestrom» ab und verzichten deshalb auf die Beantwortung der entsprechenden Fragen, was durchwegs als «Nein» bei allen Fragen im Kapitel 3 zu verstehen ist.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff.

	6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Anteil von Elektrofahrzeugen wird in den nächsten Jahren erheblich steigen. Es ist dringend notwendig, auf Bundesebene eine steuerliche Gleichbehandlung zwischen Haltern von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Damit soll die längerfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Der Zeitpunkt der Einführung und die Höhe der Besteuerung muss sorgfältig vollzogen werden, um nicht die allgemein gewünschte Verbreitung von CO2-neutralen Fahrzeugen negativ zu beeinflussen.

Anhang: RR.7501 Stellungnahme RR SH

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
per E-Mail an
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Schaffhausen, 9. Dezember 2025

Vernehmlassung: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 wurden die Kantone eingeladen, bis am 9. Januar 2026 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und reichen Ihnen gerne den ausgefüllten Fragebogen ein.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Martin Kessler

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Beilage: Fragebogen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» ermöglicht die leistungsabhängige Besteuerung auf Basis von bestehenden Kenngrössen. Die Einführungshürden sind geringer, als bei der Variante «Ladestrom».

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bei der Variante «Ladestrom» stellt die Erfassung der besteuerten Energiemenge eine höhere Hürde dar (technische Anforderungen an Lade- und Messeinrichtungen, Datenintegrität, Datenschutz etc.). Die Variante «Fahrleistung» ist einfacher einführbar, da die Selbstdeklaration eine einfache, kostengünstige und bis zum Einführungszeitpunkt der Abgabe umsetzbare Lösung darstellt. Das Steuerinkasso durch die kantonalen Strassenverkehrsämter zu vollziehen ist sinnvoll, da diese schon heute die direkten Ansprechpartner der Fahrzeughalter sind und entsprechend grosse Erfahrung vorhanden ist (Erhebung der kantonalen Verkehrssteuern sowie der nationalen pauschalen Schwerverkehrsabgabe PSVA).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte der Grundsatz der Fahrleistungsbesteuerung wegfallen, wäre die pauschale Abgabe die einfachste und am schnellsten realisierbare Variante. Für das Inkasso könnte man analog der Variante «Fahrleistung» auf die kantonalen Strassenverkehrsämter zurückgreifen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Betreffend Einführungszeitpunkt müssen die Vorlaufzeiten für die Umsetzung bei den betroffenen Vollzugsorganisationen unbedingt berücksichtigt werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe

Titel	unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der Selbstdeklaration fehlen Erfahrungswerte, welche den Aufwand seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. bei Falschmeldung abschätzen lässt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss Punkt 6.2.4.6 der Beschreibung der Variante «Ladestrom» wird festgehalten, dass die Netzbetreiber an den Bund nur die tatsächlich eingezogenen Gelder abführen. Diese Regelung sollte auch für die

	kantonalen Strassenverkehrsämter gelten, die mit der Umsetzung der Variante «Fahrleistung» beauftragt sind.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung der Fahrleistung über einen zugelassenen Anbieter oder die fahrzeuginternen Systeme sind technisch möglich. Diese Voraussetzungen sollen auf freiwilliger Basis genutzt werden können, da es die Erhebung für alle Beteiligten stark vereinfacht. Eine Beschränkung auf Selbstdeklaration erhöht die erwartenden Aufwände seitens Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. bei Falschmeldung signifikant.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Notwendigkeit einer Übergangslösung von 2030 bis 2034 mit einem speziellen Umsetzungssystem ist ein erheblicher Schwachpunkt. Diese Variante ist sowohl für Fahrzeughalter (Zähler, Ladestationen usw.) als auch für den Bund teurer – 8,3 % Vollzugskosten gegenüber 5,0 % bei der Variante «Ladestrom».

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer neuen Bundessteuer auf Elektrofahrzeuge ist eine grosse Herausforderung. Die Umsetzung in zwei Phasen und die damit verbundenen, nicht nachhaltigen Aufwände bei den Strassenverkehrsämtern werden kritisch beurteilt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	s. Kommentar 3.2

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine spezifische Pauschalabgabe für schwere Nutzfahrzeuge nach Fahrzeugart / Fahrzeugeinsatz sollte geprüft werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Praxistauglichkeit dieses Verbots wird in Frage gestellt. Die beschriebenen Hürden bezpglich Kontrolle und Sanktionierung schwächen dieses Verbot stark.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	s. Kommentar 3.7

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons St. Gallen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: RRB_2025_888_7.1_Beilage Schreiben an UVEK_ASTRA

Regierung des Kantons St.Gallen

Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. zur Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Die *Variante «Fahrleistung»* ist mit einem grösseren Aufwand für die Strassenverkehrsämter verbunden. Sie ist aber relativ einfach und ohne zusätzliche Erfassungsgeräte in den einzelnen Fahrzeugen umsetzbar. Für die Kundinnen und Kunden sowie die Zollverwaltung ist diese Lösung unkompliziert und effizient. Die *Variante «Ladestrom»* ist sehr aufwändig in der Umsetzung und betrugsanfällig, zumal Strom über nicht überwachte Quellen bezogen werden könnte.

Mit Blick auf die bessere Umsetzbarkeit wird die *Variante «Fahrleistung»* bevorzugt. Dabei ist aber zu beachten, dass der Bund – wie im erläuternden Bericht zugesichert – den Kantonen bei der Umsetzung die notwendigen Ressourcen für den entstehenden Mehraufwand zur Verfügung stellt und bei den Kantonen keine zusätzlichen finanziellen Belastungen entstehen.

Im Hinblick auf das verkehrspolitische Ziel des Bundes und des Kantons St.Gallen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, scheint sodann die Forderung angebracht, dass das neue Bundesgesetz (unabhängig von der Wahl der Variante) so auszugestalten ist, dass Fahrzeuge im bestellten Verkehr von der Abgabe bzw. Besteuerung ausgenommen sind. Im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr sind in den nächsten Jahren ohnehin Mehrkosten zu erwarten (Dekarbonisierung, Anschaffung von neuen oft teureren Fahrzeugen, Ausrüstung von Fahrzeugen für die Digitalisierung, höhere Energiekosten, steigende Personalkosten usw.). Zusätzliche Kostensteigerungen wären nicht mehr abzufedern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Beat Tinner
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

KANTON ST.GALLEN · REGIERUNG ·

Zustellung nur über Plattform «Consultations»

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Siehe Beilagen

Staatskanzlei des Kantons Thurgau

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Anteil Elektrofahrzeuge wird in den nächsten Jahren weiter steigen. Es ist notwendig, auf Bundesebene eine steuerliche Gleichbehandlung zwischen Halterinnen und Haltern von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Damit soll die längerfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Der Zeitpunkt der Einführung und die Höhe der Besteuerung muss aber sorgfältig vollzogen werden. Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung (BV; SR 101) vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir ab.

Anhang: RRB_2025_0678_251209_RRB_Missiv_Abgabe_auf_der_Fahrleistung_von_Elektrofahrzeugen_oder_Steuer_auf_dem_Ladestrom_für_Elektrofahrz

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau

Thurgau

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 9. Dezember 2025
Nr. 678

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu zwei Gesetzesentwürfen für ein neues Bundesgesetz und zu zwei Vorentwürfen für eine entsprechende Anpassung der Bundesverfassung (BV; SR 101) betreffend die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Stellung zu nehmen.

Aus Sicht des Kantons Thurgau ist die Variante „Fahrleistung" (Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen) der Variante „Ladestrom" (Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge) vorzuziehen. Die Variante „Fahrleistung" hat den Vorteil, dass sie auf andere Antriebsarten erweitert werden kann. Damit könnte auch auf die Fahrleistung von Fahrzeugen, die in Zukunft mit Wasserstoff oder Ähnlichem betrieben werden, eine Steuer erhoben werden, ohne dass eine weitere Steuer eingeführt werden müsste. Eine Besteuerung des Ladestroms hingegen bedingt einen immensen Aufwand zur Nachrüstung von Ladestationen. Zudem wird dadurch das Laden an nicht dafür ausgelegten Haushaltssteckdosen gefördert, was aus Sicherheitsgründen zu verhindern ist.

Auf die Abgabe auf Elektrobusse des öffentlichen Verkehrs ist zu verzichten. Mit einer Abgabe würden die Kosten für Fahrgäste deutlich steigen und dem verkehrspolitischen Ziel des Bundes und der Kantone widersprechen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Busse des regionalen Personenverkehrs befahren kaum Bundesstrassen und können deshalb, wie beispielsweise Traktoren und Arbeitsmaschinen, von der Abgabe befreit werden.

Neben der Einführung einer neuen Abgabe für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der BV vorgenommen werden. Die Reinerträge aus der Automobilsteuer sollen künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen, entgegen den

Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld
T +41 58 345 53 10
www.tg.ch

Thurgau

heutigen 100 Prozent. Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnt der Kanton Thurgau ab.

Für die weiteren Ausführungen bitten wir Sie, unsere Anmerkungen im Fragebogen zu beachten.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

DER REGIERUNGSRAT · DES KANTONS THURGAU ·

Beilage:
- Fragebogen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine allgemeine Bemerkungen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zweck der Mineralölsteuer ist u.a. die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Diese wird von Verkehrsmitteln unabhängig der Antriebsart genutzt. Darum erscheint es uns folgerichtig, alle Verkehrsmittel und deren Nutzenden an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligen zu lassen, also auch die Strombetriebenen Fahrzeuge. Zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der Schweiz werden die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr benötigt.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante "Fahrleistung" ermöglicht die leistungsabhängige Besteuerung auf der Basis von bestehenden Kenngrössen. Die Einführungshürden sind geringer als bei der Variante "Ladestrom". Es handelt sich um das gerechtere und weniger manipulierbare Abgabesystem.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante „kilometerabhängige Leistung“ erzielt längerfristig einen höheren Nettoertrag. Zudem besteht die Befürchtung, dass bei der Variante "Ladestrom" Steuerausfälle aufgrund allfälliger Umgehungmöglichkeiten entstehen könnten. Es wäre sinnvoll, das Steuer-Inkasso durch die kantonalen Strassenverkehrsämter vollziehen zu lassen, da diese schon heute die direkten Ansprechpartner der Fahrzeughalterinnen und -halter sind und entsprechend grosse Erfahrung für kantonale sowie pauschale nationale Steuererhebungen (PSVA) aufweisen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dieses Prinzip fördert die Steuergerechtigkeit.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Sollte der Grundsatz der Fahrleistungsbesteuerung wegfallen, wäre die pauschale Abgabe die einfachste und am schnellsten realisierbare Variante. Für das Inkasso könnte man analog der Variante "Fahrleistung" auf die Daten der kantonalen Strassenverkehrsämter zurückgreifen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung sollte zwar so bald wie möglich stattfinden. Dennoch müssen die Vorlaufzeiten für die Umsetzung bei den betroffenen Vollzugsorganisationen mitberücksichtigt werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Momentan nicht.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zeigt, dass diese Variante funktionieren kann. Zu bemerken ist jedoch, dass "Roadpricing" gesellschaftspolitisch eher schwierig umzusetzen ist.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Es wird wohl nie eine absolut gerechte Bemessung geben, da die Lademöglichkeiten sehr unterschiedlich genutzt werden.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist aufgrund des geringen Engergieverbrauchs und der vergleichsweise tiefen durchschnittlichen Fahrleistung sinnvoll.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Je nach technischer Umsetzung der Bemessung wäre eine pauschale Abgabe besser realisierbar.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Analogie zur heutigen Mineralölsteuerrückerstattung für beispielsweise landwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der Selbstdeklaration fehlen Erfahrungswerte, die den Aufwand seitens der Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung oder Falschmeldung abschätzen lässt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Punkt 6.2.4.6 der Beschreibung der Variante „Ladestrom“ wird festgehalten, dass die Netzbetreiber an den Bund nur die tatsächlich eingezogenen Gelder abführen. Diese Regelung sollte auch für die kantonalen Strassenverkehrsämter gelten, die mit der Umsetzung der Variante „kilometerabhängige Leistung“ beauftragt sind.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung der Fahrleistung über einen zugelassenen Anbieter oder über die fahrzeuginternen Systeme sind technisch möglich. Diese Voraussetzungen sollen auf freiwilliger Basis genutzt werden können, da es die Erhebung für alle Beteiligten stark vereinfacht. Eine Beschränkung auf Selbstdeklaration erhöht die erwartenden Aufwände seitens der Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung oder Falschmeldung signifikant. Aus unserer Sicht wäre die pauschale Abgabe zielführender im Sinne einer Vereinfachung des Erhebungssystems für alle Beteiligten.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Notwendigkeit einer Übergangslösung von 2030 bis 2034 mit einem speziellen Umsetzungssystem ist ein erheblicher Schwachpunkt. Diese Variante ist sowohl für Fahrzeughalterinnen und -halter (Zähler, Ladestationen usw.) als auch für den Bund teurer mit 8,3 % Vollzugskosten gegenüber 5,0 % bei der Variante „kilometerabhängige Leistung“.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Betrugsrisiko ist hoch und könnte die Glaubwürdigkeit der Behörden schwächen.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer neuen Bundessteuer auf Elektrofahrzeuge ist eine grosse Herausforderung. Die Umsetzung in zwei Phasen und die damit verbundenen Aufwände seitens der Strassenverkehrsämter werden aber teilweise kritisch beurteilt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	(siehe Kommentar 3.2)

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine spezifische Pauschalabgabe für schwere Nutzfahrzeuge nach Fahrzeugart/Fahrzeugeinsatz sollte geprüft werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nutzer von elektrischen Trendfahrzeugen sollen sich auch an den Infrastrukturkosten beteiligen.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Praxistauglichkeit dieses Verbots wird in Frage gestellt. Die beschriebenen Hürden bezüglich der Kontrolle und Sanktionierung schwächen dieses Verbot stark.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein System ohne Kontrollen und Sanktionen einzuführen, könnte das Vertrauen in den Rechtsstaat schwächen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Zug

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich die Vorlage, da sie eine nachhaltige und verursachergerechte Finanzierung der Strasseninfrastruktur auch im Zeitalter der Elektromobilität sicherstellt. Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer ist ein notwendiger Schritt, um den absehbaren Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer auszugleichen und die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu sichern. Gemäss Begleitschreiben vom 26. September 2025 weisen beide vorgeschlagenen Varianten – «Abgabe auf der Fahrleistung» und «Steuer auf dem Ladestrom» – systemimmanente Vor- und Nachteile auf. Entsprechend überzeugt auch keine der beiden Varianten in allen Punkten. Der Regierungsrat verzichtet daher darauf, eines der beiden Besteuerungsmodelle zu favorisieren. Wichtig ist jedoch, dass die Variante, die weiter verfolgt wird, technisch möglichst einfach ist und sich ohne grossen Verwaltungsaufwand sowohl für die Konsumentinnen und Konsumenten als auch für die mit dem Vollzug betrauten Behörden umsetzen lässt. Gleichzeitig ist der Reinertrag der Abgabe bzw. Steuer ausschliesslich für den Strassenbau und -unterhalt zu verwenden. Wir stellen daher folgende Anträge: - Das weiter verfolgte Steuermodell sei zu vereinfachen und so auszugestalten, dass es ohne grossen Verwaltungsaufwand umgesetzt werden kann. - Der Reinertrag der Abgabe bzw. Steuer sei zu 100 Prozent für den Strassenbau und -unterhalt zu verwenden.

Anhang: Zug SD 2025-069 RRB Abgabe Ladestrom E-Fahrzeugen

Kanton Zug

Regierungsrat

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Zug, 9. Dezember 2025 sa

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 9. Januar 2026 vernehmen zu lassen.

Gleich wie Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor beanspruchen auch Elektrofahrzeuge die Strasseninfrastruktur. Entsprechend sollen auch sie ihren Anteil zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen. Wir unterstützen daher das grundsätzliche Anliegen des Bundes, eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu erheben.

Gemäss Begleitschreiben vom 26. September 2025 weisen beide vorgeschlagenen Varianten – «Abgabe auf der Fahrleistung» und «Steuer auf dem Ladestrom» – systemimmanente Vor- und Nachteile auf. Entsprechend überzeugt auch keine der beiden Varianten in allen Punkten. Wir **verzichten** daher darauf, eines der beiden Besteuerungsmodelle zu favorisieren. Wichtig ist jedoch, dass die Variante, die weiter verfolgt wird, technisch möglichst einfach ist und sich ohne grossen Verwaltungsaufwand sowohl für die Konsumentinnen und Konsumenten als auch für die mit dem Vollzug betrauten Behörden umsetzen lässt. Gleichzeitig ist der Reinertrag der Abgabe bzw. Steuer ausschliesslich für den Strassenbau und -unterhalt zu verwenden.

Wir stellen daher folgende

Anträge:

- Das weiter verfolgte Steuermodell sei zu vereinfachen und so auszugestalten, dass es ohne grossen Verwaltungsaufwand umgesetzt werden kann.
- Der Reinertrag der Abgabe bzw. Steuer sei zu 100 Prozent zweckgebunden für den Strassenbau und -unterhalt zu verwenden.

Regierungsgebäude, Seestr. 2, 6300 Zug
T +41 41 594 11 11
www.zg.ch

Die Begründung zu den gestellten Anträgen entnehmen Sie bitte dem ausgefüllten Fragebogen, den wir Ihnen anbei gerne zukommen lassen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Andreas Hostettler
Landammann

Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Beilage:
- Ausgefüllter Fragebogen (im Word- und im PDF-Format)

Versand per E-Mail an:
- Bundesamt für Strassen ASTRA (vernehmlassungen@astra.admin.ch; als PDF- und Word-Version)
- Sicherheitsdirektion (info.sd@zg.ch)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Strassenverkehrsamt (info.stva@zg.ch)
- Kommando Zuger Polizei (kommandooffice.polizei@zg.ch)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch zur Aufschaltung der Vernehmlassungsantwort im Internet)

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Antrag: Konzessionierte Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs seien von der Abgabe- bzw. Steuerpflicht zu befreien. Begründung: Auf eine finanzielle Mehrbelastung des öffentlichen Verkehrs (öV) soll verzichtet werden, da die damit verbundenen Mehrkosten im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes stehen, den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern. Im regionalen Personen- und Ortsverkehr sind mittel- und längerfristig bereits Mehrkosten in der Grössenordnung von 30 Prozent zu kompensieren. Zusätzliche Kostensteigerungen lassen sich nicht mehr abfedern. Überdies hätten mehrheitlich die Kantone diese zusätzlichen Kosten über die Abgeltung des öV zu bezahlen; diese Zusatzbelastung der Kantone ist nicht gerechtfertigt. Diese Haltung steht auch nicht im Widerspruch zur Bereitschaft der Branche, zeitlich gestaffelt auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer zu verzichten. Dadurch sollte der Anreiz geschaffen werden, möglichst zügig die Dekarbonisierung der Busflotten voranzutreiben. Der Verzicht auf die zusätzliche Verteuerung der Elektromobilität nach erfolgter Umstellung der Busflotten im öV ist daher folgerichtig.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer ist notwendig, um den Rückgang der Mineralölsteuereinnahmen zu kompensieren und die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu sichern.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Bemerkungen unter «Generelle Stellungnahme».

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Bemerkungen unter «Generelle Stellungnahme».

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Antrag: Die einzelnen Ansätze der Abgabe bzw. Steuer seien ohne Anteil einer Lenkungskomponente festzusetzen. Begründung: Die Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten ist zentral, um eine faire und verursachergerechte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherzustellen. Gleichzeitig sind – entsprechend dem erklärten Ziel der Schweiz, die Dekarbonisierung im Bereich der Mobilität bzw. Fahrzeugflotte voranzutreiben – die Abgabe- bzw. Steueransätze so festzusetzen, dass sie keinen Anteil einer Lenkungskomponente umfassen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine pauschale Abgabe wäre unpräzise und wenig verursacher-gerecht. Sie kann jedoch als Übergangslösung bis 2035 sinnvoll sein.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt 2030 ist realistisch, um die notwendigen gesetzlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Wichtig ist, dass der Bund frühzeitig die Vorbereitungsarbeiten aufnimmt, damit die Systeme rechtzeitig einsatzbereit und funktionsfähig sind.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Antrag: Der Reinertrag aus der Abgabe bzw. Steuer sei wie bisher zu 100 Prozent zweckgebunden zu verwenden. Begründung: Gleich wie nach geltendem Recht soll der Reinertrag aus der Abgabe bzw. Steuer vollumfänglich zweckgebunden zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur und zur Verbesserung der Gesamtmobilität (Agglomerationsprogramm, Einlagen Bahninfrastruktur, Güterverkehrsumlagerung) verwendet werden. Die vorgesehene Anpassung, dass neu bei Bedarf bis zu 50 Prozent für den allgemeinen Bundeshaushalt (beispielsweise zur Einhaltung der Schuldenbremse) verwendet werden können, ist sachfremd und geht einseitig zu Lasten der Autofahrenden.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten berücksichtigt die unterschiedliche Beanspruchung der Strasseninfrastruktur. Wichtig ist, dass die Differenzierung nachvollziehbar bleibt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Das Gewicht beeinflusst die Strasseninfrastrukturbelastung und ist daher bei der Tariffestsetzung miteinzubeziehen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Reduktion für Plug-in-Hybride ist sachgerecht, da sie teilweise mit fossilen Treibstoffen betrieben werden und daher bereits über die Mineralölsteuer zur Strassenfinanzierung beitragen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Regelung ist zweck- und verhältnismässig, praktikabel und entspricht der geltenden Praxis.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ausländische Fahrzeuge nutzen die Strasseninfrastruktur in gleicher Weise wie in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge. Aus Gründen der Gleichbehandlung sollen sie daher auch zur Finanzierung beitragen.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgesehen Wahlmöglichkeit ist zweckmässig und erhöht die Flexibilität für ausländische Fahrzeughaltende. In der Praxis dürfte jedoch die pauschale Abgabe die einfachere und effizientere Lösung darstellen.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Fahrzeuge benützen die öffentlichen Strassen wenig bis gar nicht. Sie belasten daher die Strasseninfrastruktur nicht in gleichem Masse.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Einbeziehen der Mehrwertsteuer ist konsequent.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art.

	13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Wahlmöglichkeit erhöht die Praxistauglichkeit und Akzeptanz der Abgabe. Sie berücksichtigt die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten und die unterschiedlichen Bedürfnisse der Fahrzeughaltenden.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung über zugelassene Anbieter ist zweckmässig und ermöglicht eine effiziente und technisch verlässliche Lösung.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration ist insbesondere für Fahrzeughaltende mit geringem Fahrleistungsumfang eine verhältnismässig einfache und kostengünstige Lösung.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine ausschliessliche Erhebung über die Selbstdeklaration erscheint zu unflexibel, fehleranfällig und mit hohem Kontrollaufwand verbunden.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Übergangsphase ist sinnvoll, um die erforderlichen Systeme und die Erhebung der Steuer vorzubereiten.

	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als

Titel	Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Steuer ist praktikabel und schafft Planungssicherheit.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist vertretbar, da die Erhebung einer pauschalen Steuer auf ausländischen Fahrzeugen zusätzlich ein neu einzurichtendes, zeitlich befristetes Erhebungssystem auf Bundesebene bedingen würde, was unverhältnismässig wäre.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zwar steht diese Ausnahmeregelung im Widerspruch zum Grundsatz der Gleichbehandlung. Im Sinne einer Übergangslösung lässt sie sich dennoch sachlich vertreten, da gemäss dem erläuternden Bericht die durchschnittlich sehr hohen Jahresfahrleistungen schwerer Nutzfahrzeuge hohe Jahrespauschalen ergeben, was Lastwagen mit geringer Fahrleistung unverhältnismässig stark belasten würde.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Lösung ist einfach und effizient und orientiert sich an der geltenden Praxis.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Antrag: Art. 18 EFzStG sei ersatzlos zu streichen. Begründung: Ein solches Verbot liesse sich faktisch nicht kontrollieren. Ein Verbot würde zudem den niederschwelligen Zugang zur Elektromobilität unnötig erschweren. Gerade das gelegentliche Laden an Haushalts- oder Industriesteckdosen ermöglicht den Einstieg in die Elektromobilität ohne hohe Infrastrukturkosten und fördert so deren Verbreitung.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Bemerkungen zu Ziffer 3.7.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Staatskanzlei des Kantons Zürich

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stellungnahme Kanton Zürich

GS/UVEK
17. Dez. 2025
Nr.

Kanton Zürich
Regierungsrat
staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Elektronisch an vernehmlassungen@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

10. Dezember 2025 (RRB Nr. 1315/2025)
Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns den Entwurf für eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge zur Vernehmlassung unterbreitet. Ebenfalls zur Stellungnahme zugestellt haben Sie uns den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend die Verwendung der Reinerträge aus der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge und der Automobilsteuer. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Grundsätzlich begrüssen wir den Vorstoss, die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr mit einer Abgabe bzw. Steuer auf aktuell steuerbefreite Elektrofahrzeuge sicherzustellen. Die Abgabe sollte in jedem Fall erst dann eingeführt werden, wenn ein genügend grosser Anteil am Fahrzeugbestand und die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen erreicht ist. Zur Förderung der E-Mobilität wurden zahlreiche Anreize geschaffen und der Umstieg auf Elektrofahrzeuge befindet sich im Aufschwung. Die Einführung einer Abgabe darf sich daher nicht bremsend auf den Umstieg auswirken.
Ein langfristiges Ziel sollte die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe sein, die alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligt. Vor diesem Hintergrund befürworten wir grundsätzlich die Variante «Fahrleistung».

Variante «Fahrleistung»

Die Abgabe basierend auf der Fahrleistung ist grundsätzlich zielführend, überzeugt in der vorgelegten Variante aber nicht. Bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen soll die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration des Kilometerstandes des Fahrzeugs oder mittels eines Erfassungsgeräts ermittelt werden. Wir erachten eine Selbstdeklaration mit nachgelagerter Kontrolle durch die kantonalen Zulassungsbehörden und das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit als nicht zuverlässig und für konfliktträchtig im Vollzug. Es stellt sich

daher die Frage, ob für die Erfassung der Fahrleistung der Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen nicht auf das etablierte System der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zurückgegriffen werden kann, wie dies die Vorlage für die schweren Nutzfahrzeuge vorsieht. Einfacher umzusetzen wäre auch eine pauschale Abgabe.
Schwere Nutzfahrzeuge sollten zudem vorübergehend von der Abgabe ausgenommen werden. Der Elektrifizierungsgrad ist noch gering und somit auch die zu erwartenden Abgabeeinnahmen. Die Transportunternehmen investieren hohe Beträge in die Dekarbonisierung ihrer Flotte. Als Bemessungsgrundlage der Abgabetarife ist das Leergewicht gegenüber dem Gesamtgewicht zu bevorzugen, da es mit dem Energieverbrauch besser korreliert.

Variante «Ladestrom»

Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund des enormen technischen und administrativen Aufwands ungeeignet und nicht zukunftsfähig. Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht können auch Elektrofahrzeuge mit geringer Reichweite oder Plug-in-Hybridfahrzeuge an Haushaltssteckdosen geladen werden. Die Energieversorgungsunternehmen dürften kaum in der Lage sein, sämtliche Haushaltssteckdosen zu überwachen. Auch eine Registrierungspflicht aller Ladeeinrichtungen erachten wir als nicht durchsetzbar. Ebenfalls dagegen spricht die nicht nachvollziehbare Benachteiligung der schweren elektrischen Nutzfahrzeuge bei der Variante «Ladestrom». Diese Variante belastet den Betrieb von Lastwagen und Lieferwagen stärker als die bestehenden Treibstoffabgaben. Grund dafür ist der aus erhebungstechnischen Gründen vorgesehene Einheitstarif, der sich an den Personenwagen orientiert, bei denen sich durch die Elektrifizierung grössere Effizienzgewinne ergaben als bei den Last- und Lieferwagen. Eine grundsätzliche finanzielle Mehrbelastung bzw. Schlechterstellung des Güterverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch die Umstellung von fossilen auf elektrische Antriebe ist zu vermeiden.

Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge

Die Änderung der Bundesverfassung, wonach die Reinerträge der Automobilsteuer künftig nicht mehr zu 100% in den NAF fliessen sollen, lehnen wir ab. Die Verwendung künftiger Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge analog der Verwendung der Einnahmen aus den Mineralölsteuern befürworten wir.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Die Staatsschreiberin:

Dr. Martin Neukom Dr. Kathrin Arioli

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Standeskanzlei des Kanton Uri

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Das Bemühen um die Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern wird ausdrücklich begrüsst. Die Variante "Fahrleistung" ist als primäres Modell vorzusehen, da sie die verursachergerechte Finanzierung der Strasseninfrastruktur am besten sicherstellt. Die Variante "Ladestrom" ist aufgrund des hohen Vollzugsaufwands nicht weiterzuverfolgen. Nebst der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage aber auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden, wonach die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen (heute 100 Prozent). Dies erachten wir als inakzeptabel. Aus diesem Grund ist die Vorlage integral abzulehnen, wenn auf Verfassungsstufe nicht gewährleistet wird, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden. Die Umsetzung ist technisch anspruchsvoll. Sie muss möglichst einfach ausgestaltet sein und darf die Abgabepflichtigen, die Wirtschaft und die Unternehmen nicht zusätzlich belasten. Die Abgabe ist so auszugestalten, dass Umwelt- und Gesundheitswirkungen der verschiedenen Antriebsarten berücksichtigt werden. Effiziente Fahrzeuge mit geringeren externen Kosten sollen entsprechend tiefer belastet werden. Der Vollzug ist möglichst einfach zu gestalten. Vorbote des Ladens an nicht registrierten Steckdosen sowie unverhältnismässig aufwändige Kontroll- oder Zertifizierungssysteme sind zu vermeiden.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, aber nur unter dem Vorbehalt, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufliessen. Unbestritten ist, dass auch Fahrzeuge, die nicht mit fossilen Treibstoffen betrieben werden, ihren Beitrag zur Erstellung und an den Unterhalt der Strasseninfrastruktur leisten müssen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
	Die Variante «Fahrleistung» überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Praktikabilität. Sie orientiert sich am bestehenden System der

Begründung	Mineralölsteuer und berücksichtigt den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Dadurch entsteht eine verursachergerechte Abgabe. Sie ist zudem pragmatischer, kostengünstiger in der Einführung und im Betrieb, technologisch weniger systemanfällig und sie generiert zudem auch höhere Bruttoeinnahmen. Demgegenüber sind die realen Vollzugskosten beim Bund zwar höher, wenn im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen dann aber prozentual wieder leicht geringer. Diese Variante entspricht zudem dem internationalen Trend, wobei einfache und undifferenzierte Entfernungsgebühren im Vordergrund stehen. Gegenüber differenzierten Gebühren scheint nicht nur der hohe Systemaufwand zu sprechen, sondern insbesondere auch die mangelnde Akzeptanz im Bereich des Datenschutzes und der Transparenz. Wir teilen diese Einschätzung uns sprechen uns deshalb für die Variante «Fahrleistung» aus.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vgl. auch Rückmeldung unter "Generelle Stellungnahme" und Ziff. 1.2. Bei der Variante «Ladestrom» überwiegen insbesondere folgende Nachteile: - Das Nachrüsten der Ladestationen mit zertifizierten Messeinrichtungen verursacht hohe Kosten und nimmt viel Zeit in Anspruch, weshalb während einer Übergangsfrist von fünf Jahren mit einer Pauschale gearbeitet würde. Eine solche Pauschale wird weder Wenig- noch Vielfahrern gerecht. Weiter würde dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen negativ beeinflusst. - Die jährlichen Vollzugskosten sind mit 8,3 % der Bruttoerträge deutlich höher als jene der Variante «Fahrleistung» mit 5 %. - Den Betrugsmöglichkeiten durch das Laden an Haushalts- und/oder Industriesteckdosen stehen keine wirksamen Kontrollinstrumente gegenüber.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wichtig ist, dass die Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuer kompensiert werden können. Mit dem Äquivalenzprinzip scheint dieser Grundsatz erfüllt werden zu können.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschale Abgaben würden zwar die Umsetzung vereinfachen, aber mutmasslich dem Verursacherprinzip widersprechen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Kompensation der drohenden Ausnahmeausfälle ist dringend.

	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf

Titel	Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Stellt ein vereinfachtes Modell dar, das akzeptiert werden kann.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Schnelle und langsame E-Bikes benützen die gleiche Strasseninfrastruktur. Da langsame E-Bikes keine Immatrikulation haben, sollen auch die schnellen E-Bikes keine pauschale Abgabe entrichten müssen. Eine pauschale Abgabe für Motorräder wird befürwortet. Für Motorräder wird eine pauschale Abgabe befürwortet.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer wird abgelehnt, weil die Kontrolle der gefahrenen Kilometer nur mit erheblichem Aufwand möglich ist. Denn: neue Personenwagen müssen frühestens nach fünf Jahren nach Erstinverkehrssetzung in den Strassenverkehrsämtern geprüft werden.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Geolokalisierung muss zwingend ausgeschlossen sein.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vgl. Ziff. 2.10.

	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische

Titel	Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante wäre wohl umsetzbar, jedoch technisch äusserst anspruchsvoll (insb. in Bezug auf das Missbrauchspotenzial) und mit weiteren Nachteilen verbunden (z.B. Übergangssteuer, Ladetourismus).

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Pauschale widerspricht dem Verursacherprinzip. Zudem wird - wie ausgeführt - die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Variante "Fahrleistung" wird bevorzugt.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt für In- und ausländische Fahrzeuge soll zum gleichen Zeitpunkt erfolgen. Ausserdem wird die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt soll für alle Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt erfolgen. Ausserdem wird die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.

	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen

Titel	Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine wirksame Kontrolle in der Praxis ist äusserst anspruchsvoll.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Variante "Fahrleistung" wird bevorzugt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

2. Stellungnahmen In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Die Mitte / Le Centre / Alleanza del Centro

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 260105_PDP.Centre_ Redevance véhicules électriques

Par e-mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Berne, le 4 décembre 2025

Consultation : Redevance liée à la prestation kilométrique ou impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Position du Centre :

Soutien sur le principe à **l'introduction d'une redevance** mais en veillant à ne pas mettre en péril la progression du parc de véhicules électriques

La présente consultation exige de se livrer à un exercice délicat : celui de trouver un juste équilibre entre deux politiques publiques particulièrement importantes aux yeux du Centre. Il faut, d'un côté, assurer la pérennité du financement des infrastructures routières et, de l'autre, soutenir la décarbonation du parc automobile. Sur le principe, Le Centre soutient l'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques qui, tout comme les autres véhicules, bénéficient des infrastructures routières. Cependant, il est essentiel de veiller à ne pas légiférer trop prestement en la matière, au risque de mettre en péril la progression du parc des véhicules électriques. C'est pourquoi, Le Centre appelle à soigneusement évaluer le rythme qui convient pour ce faire et d'envisager l'introduction de la redevance par étape, en débutant par un forfait.

La transition du parc automobile vers des solutions décarbonées avance trop lentement

Les voitures individuelles sont responsables d'environ un quart des émissions de CO_2 en Suisse. Elles constituent la principale source d'émissions du trafic routier. Aussi, dans ce contexte, Le Centre est convaincu que l'électrification du parc automobile constitue un levier essentiel pour réduire durablement les émissions de CO_2 et atteindre les objectifs climatiques plébiscités au Parlement et par le peuple avec la Loi sur le climat et l'innovation.

Or, force est de constater que la proportion de véhicules électriques dans le parc automobile suisse demeure encore trop modeste. Le Centre s'interroge s'il n'est pas prématuré d'introduire une redevance pour les véhicules électriques, ce d'autant plus quelques mois seulement après la suppression de l'exonération fiscale dont ils bénéficiaient. La compétitivité des véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques dépend, en effet, toujours fortement d'incitations économiques claires et stables. L'introduction trop précoce d'une telle redevance risquerait, aux yeux du Centre, de freiner le nécessaire passage vers l'électromobilité et d'affaiblir

Le Centre Suisse
Seilerstrasse 8a
Boite postale
CH-3001 Berne
T 031 357 33 33
info@die-mitte.ch
www.le-centre.ch

l'attractivité de ces véhicules, alors même que la Suisse doit accélérer sa transition pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, comme le veut la Loi sur le climat et l'innovation.

Trouver un équilibre entre une juste contribution et soutien à la transition : Introduction progressive de la redevance

Il n'en demeure pas moins que les véhicules électriques, comme tous les autres véhicules, utilisent les infrastructures routières dont le financement repose en grande partie sur le fonds FORTA. Pour Le Centre, il est essentiel d'assurer la stabilité du financement des infrastructures routières, et il lui parait légitime qu'à terme les propriétaires de véhicules électriques contribuent eux aussi, de manière progressive, à son financement. En outre, les véhicules électriques en circulation génèrent également leur part d'externalités négatives. Aussi, Le Centre se montre ouvert à l'idée d'introduire une contribution des véhicules électriques pour garantir un financement durable du réseau routier, dans un délai ou sous une forme qui ne prétérite pas la transition vers l'électromobilité. À ce titre, Le Centre invite le Conseil fédéral à explorer plus largement d'autres alternatives de mise en œuvre que celles proposées dans le rapport explicatif. Le Centre considère qu'il serait pertinent d'envisager une introduction de la taxation en deux étapes : dans un premier temps, un système de forfait, jusqu'à atteindre un niveau satisfaisant de pénétration des véhicules électriques ; puis, dans un second temps, l'introduction d'une taxation fondée sur un autre mode de calcul. Le Centre tient, enfin, à relever que les différentes options présentées par le Conseil fédéral quant à la méthode de calcul et de perception soulèvent encore de nombreuses interrogations. Le Centre sera, dans tous les cas, particulièrement attentif à ce que la solution retenue garantisse un équilibre réel entre une contribution juste et l'encouragement à la transition vers l'électromobilité.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le Centre

Sig. Philipp Matthias Bregy
Président Le Centre Suisse

Sig. Blaise Fasel
Secrétaire général Le Centre Suisse

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Die EVP Schweiz befürwortet grundsätzlich die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe für Elektrofahrzeuge im Sinne einer fairen Beteiligung aller Fahrzeugkategorien an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Eine solche Abgabe darf jedoch nur in enger Abstimmung mit den klimapolitischen Zielen und Instrumenten zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs eingeführt werden. Die Schweiz nimmt in der Abgabenpolitik zunehmend eine Vorreiterrolle ein, gehört jedoch gleichzeitig zu den Schlusslichtern bei der Förderung der Elektromobilität. Angesichts rückläufiger Autoverkäufe und einer seit 2023 stagnierenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen sind die bestehenden Rahmenbedingungen unzureichend. In der geltenden und geplanten CO-Gesetzgebung fehlen derzeit die notwendigen Vorgaben, um sicherzustellen, dass Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren spätestens ab 2035 nur noch in klar begründeten Ausnahmefällen in Verkehr gesetzt werden. Die in den Eckwerten zum CO-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO-Bepreisung entfaltet aufgrund der vorgesehenen Preisobergrenze keine ausreichende Lenkungswirkung und ist daher nicht geeignet, klimapolitische Fehlanreize im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu verhindern. Vor diesem Hintergrund lehnt die EVP eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Eine solche Massnahme würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor deutlich schwächen und die dringend notwendige Dekarbonisierung des Strassenverkehrs verzögern. Die EVP spricht sich dafür aus, eine vollumfängliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen erst ab jenem Zeitpunkt einzuführen, ab dem Neufahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotor faktisch kaum mehr verkauft werden. Solange diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, lehnt die EVP die vorliegende Vorlage in beiden Varianten ab. Eine allfällige Übergangslösung dürfte höchstens mit deutlich reduzierten Steuersätzen ausgestaltet werden, welche sich an den erwarteten Anteilen von Elektrofahrzeugen pro Fahrzeugkategorie orientieren, wie sie sich aus der Neuwagenregulierung ergeben. Damit könnte verhindert werden, dass der Markthochlauf der Elektromobilität vorzeitig gebremst wird. *** Sollte der Gesetzgeber das Vorhaben dennoch weiterverfolgen, würde die EVP klar eine fahrleistungsabhängige Abgabe bevorzugen, die sich am Fahrzeuggewicht orientiert. Dieses Modell ist transparent, sachgerecht und korreliert sowohl mit der Beanspruchung der Infrastruktur als auch mit der Umweltbelastung. Zudem ist eine automatisierte Erhebung technisch umsetzbar und gut kontrollierbar. Die Variante «Ladestrom» beurteilt die EVP hingegen kritisch. Insbesondere bestehen erhebliche Vorbehalte hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit, namentlich aufgrund der im erläuternden Bericht aufgezeigten Umgehungsrisiken (Laden an nicht erfassten Ladepunkten, Ladetourismus). *** Eine Abgabenerhebung auf Motorfahrräder lehnen wir zum jetzigen Zeitpunkt ab. Insbesondere schnelle E-Bikes und Cargobikes weisen aufgrund ihrer hohen Ressourcen- und Energieeffizienz ein erhebliches Potenzial zur Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastung auf. Die Verlagerung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien hin zu E-Bikes und Cargobikes ist eine ausdrücklich zu fördernde Entwicklung. Zahlreiche Nutzerinnen und Nutzer setzen das E-Bike bereits heute als Ersatz für das Auto ein, darunter auch viele ältere Personen. Aus ökologischer Sicht ist diese Form der Mobilität selbst dem Einsatz von Elektroautos vorzuziehen. Eine pauschale Abgabe auf E-Bikes würde

	diesen positiven Trend schwächen und könnte die gewünschte Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität konterkarieren. Zudem wurden die Velovignetten in der Schweiz bewusst abgeschafft; eine Abgabe auf E-Bikes käme faktisch einer Wiedereinführung gleich, welche vom Bundesrat bereits abgelehnt wurde. Auch aus fiskalischer Sicht erscheint eine solche Massnahme wenig zielführend, da die erwarteten Einnahmen mit rund 0,5 % der Gesamteinnahmen vernachlässigbar sind. Allenfalls könnte langfristig geprüft werden, ob beim Kauf eines E-Bikes ein einmaliger, einfach umsetzbarer Beitrag erhoben werden kann. Dabei ist jedoch sicherzustellen, dass diese Massnahme die Attraktivität des Umstiegs auf das (Elektro-)Velo nicht mindert. *** Mit Blick auf die vorgeschlagenen Änderungen der Bundesverfassung erachtet die EVP diese grundsätzlich als sinnvoll, sofern eine Besteuerung erst nach oder gleichzeitig mit den erforderlichen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Zudem fordert die EVP, dass die Beiträge des NAF an die Agglomerationsprogramme erhöht werden. Insbesondere sollen Projekte gefördert werden, die zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Modal Split beitragen, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes verbessern. Unter diesen Bedingungen stimmt die EVP den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP spricht sich dafür aus, eine vollumfängliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen erst ab jenem Zeitpunkt einzuführen, ab dem Neufahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotor faktisch kaum mehr verkauft werden.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Ziel eines gleichwertigen Ersatzes ist langfristig grundsätzlich sinnvoll. In einer Übergangsphase könnten jedoch reduzierte Steuersätze nach dem Modell einer gestaffelten Einführung – analog zur LSVA – für Elektrofahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt; entsprechend fällt der Mittelbedarf im NAF geringer aus. Sollte dennoch das Bedürfnis bestehen, Einnahmerückgänge infolge einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre auch eine Erhöhung der Mineralölbesteuerung in Betracht zu ziehen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Auch elektrische Non-Road-Fahrzeuge verursachen externe Kosten, namentlich durch Lärm, Flächen- und Naturbeanspruchung, Unfallrisiken, Vollzugs- und Regulierungskosten sowie durch Umwelt- und Systemkosten aus Stromerzeugung, Netzausbau und Batterieherstellung. Es ist daher sachgerecht, sie zumindest am nicht zweckgebundenen Bundeskassen-Anteil einer Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung zu beteiligen.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 20251216_VL_Elektro_d

FDP
Die Liberalen

FDP.Die Liberalen, Neuengasse 20, 3011 Bern

Bern, 16. Dezember 2025 / RC
VL_Elektro

Elektronischer Versand: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Laut dem Bundesrat ist die Erhebung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge notwendig, weil mit zunehmender Elektromobilität im Strassenverkehr die Einnahmen aus den Mineralölsteuern erodieren. Mit der Vorlage werden zwei Gesetzesentwürfe für mögliche Erhebungsvarianten unterbreitet (Abgabe auf der Fahrleistung oder Steuer auf dem Ladestrom), wobei laut dem Bundesrat beide Varianten systemimmanente Vor- und Nachteile aufweisen. Mit beiden Varianten ist zudem eine Teilrevision der Bundesverfassung vorgesehen, damit die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer analog der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt.

Die FDP.Die Liberalen unterstützt das Bestreben, ein nachhaltiges Finanzierungsmodell für die Schweizer Strasseninfrastruktur aufzugleisen sowie den Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt langfristig sicherzustellen. So befürwortet die FDP auch, dass Fahrzeughalter künftig unabhängig vom Antrieb ihrer Fahrzeuge einen Beitrag zur Strasseninfrastruktur leisten. Halter von Elektrofahrzeugen profitieren von Strasseninfrastruktur, die von anderen Verkehrsteilnehmern bezahlt wird, womit wir es mit einer impliziten bzw. versteckten Subvention zu tun haben. In anderen Worten: Solange Halter von Elektrofahrzeugen keinen Beitrag auf die Strasseninfrastruktur entrichten, werden sie de facto durch die übrigen Verkehrsteilnehmer quersubventioniert. Das ist aus folgenden Gründen problematisch. 1) Wer Leistungen des Staates in Anspruch nimmt – wie die Strasseninfrastruktur – soll dafür auch bezahlen. 2) Der Staat soll keine Technologie bevorzugen oder benachteiligen. 3) Wenn Elektromobilität gefördert werden soll, soll das offen und gezielt geschehen – nicht durch implizite Vorteile, die langfristig die Finanzierungsbasis der Strasseninfrastruktur aushöhlen.

Jedoch ist die FDP von beiden Umsetzungsvarianten nicht überzeugt. Die technische und praktische Umsetzung ist bei beiden Varianten des Bundesrates alles andere als trivial. Zudem droht mehr Bürokratie für die Bürger als auch den Staat. Bzgl. der Variante «Fahrleistung» ist z.B. die Ermittlung der Fahrleistung im Zollgebiet eine Knacknuss, wie auch der erläuternde Bericht transparent offenlegt. Bei der Variante «Ladestrom» ist u.a. fraglich, wie die Registration von privaten Ladestationen oder die Selbstdeklaration genau erfolgen sollen.

Vor diesem Hintergrund lädt die FDP den Bundesrat ein, eine alternative Übergangslösung anzuwenden und langfristig eine praktikable und faire Reform der Besteuerung von Elektrofahrzeugen anzustreben. Zum Beispiel ist eine moderate Pauschaule mit Differenzierung nach Gewicht oder Motorleistung als Übergangslösung denkbar (siehe

erläuternder Bericht, S. 16). Die Vernehmlassungsvorlage bezieht sich auf ein Themenfeld, das rasantem technischen Wandel unterworfen ist. Die Zukunft könnte Lösungen hervorbringen, welche die Ermittlung der zu verrichtende Abgabe bzw. Steuer vereinfachen. Bspw. könnten in einigen Jahren ganz andere Bedingungen betreffend Entwicklung von Hubodometern und deren Anbringung an Fahrzeugen vorherrschen (siehe erläuternder Bericht, S. 18). Solche Entwicklungen müssen für die endgültige Variante engmaschig verfolgt werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Co-Präsident	Die Co-Präsidentin	Der Generalsekretär
Benjamin Mühlemann	Susanne Vincenz-Stauffacher	Jonas Projer
Ständerat	Nationalrätin	

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

GRÜNE Schweiz / Les VERT-E-S suisses / I VERDI svizzera

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: ver_260109_abgabe-elektrofahrzeuge

GRÜNE Schweiz
Miro Poffa
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

miro.poffa@gruene.ch
031 326 66 12

Eidgenössisches Department für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

per Mail an
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der im Titel vermerkten Vernehmlassung haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN begrüssen die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen ab 2030. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe ist ein logischer Schritt, um die verursachergerechte Finanzierung durch die Elektromobilität zu gewährleisten. Gleichzeitig darf sie nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss Teil einer konsistenten Klimapolitik sein. Dafür braucht es einen klaren Plan zum Stopp der Inverkehrsetzung neuer fossiler Fahrzeuge und einer konsequenten Lenkung der Mittel in eine nachhaltige Mobilität.

Die Einführung der Abgabe ab 2030 ist zu begrüssen

Auch Elektroautos sind nicht emissionsfrei. Der Reifen- und Bremsabrieb verursacht gesundheitsbelastenden Feinstaub. Zudem verursachen auch elektrisch betriebene Fahrzeuge externe Kosten durch Lärm, Unfälle und die Nutzung der Infrastruktur. Deshalb ist es richtig, dass auch diese Fahrzeuge auf Grund ihrer Umweltkosten verursachergerecht besteuert werden und ihren Anteil an die Infrastrukturkosten leisten

Es muss verhindert werden, dass die Elektromobilität lediglich dazu genutzt wird, den Trend zu immer grösseren und schwereren Fahrzeugen fortzusetzen. Durch eine Abgabe, die sich am Fahrzeuggesamtgewicht orientiert, besteht ein klarer finanzieller Anreiz für den Kauf kleinerer, ressourcen- und energieeffizienterer Modelle.

Entsprechend unterstützen die GRÜNEN den geplanten Einführungszeitpunkt des Bundesrates ab 2030. Diese Zustimmung ist jedoch zwingend an die Forderung geknüpft, einen gesetzlich definierten Stopp der Inverkehrsetzung neuer fossiler Fahrzeuge festzulegen. Nur so kann die Schweiz ihre Klimaziele auch im Verkehrssektor erreichen, der für rund einen Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen der Schweiz verantwortlich ist. Ohne diesen klaren Absenkpfad bei fossilen Fahrzeugen droht die neue Abgabe die gleichzeitig notwendige Elektrifizierung des Strassenverkehrs auszubremsen.

Eine fahrleistungsabhängige Abgabe ist zu bevorzugen

Die GRÜNEN sprechen sich dezidiert für die Variante «Fahrleistung» aus. Eine Besteuerung basierend auf der Fahrleistung in Kombination mit dem Fahrzeuggewicht stellt eine transparente und faire Lösung dar, die direkt mit der Beanspruchung der Infrastruktur und der Umweltbelastung korreliert. Zudem ist diese Variante umsetzbar und deutlich weniger anfällig für Umgehungsversuche.

Die Variante «Ladestrom» lehnen die GRÜNEN hingegen ab. Sie birgt Umgehungsrisiken (bspw. durch das Laden an nicht registrierten Steckdosen, Laden im Ausland) und bedingt eine Nachrüstung der Ladeinfrastruktur.

Eine pauschale Abgabe, lehnen die GRÜNEN ebenfalls ab, da sie eine «Flatrate für Vielfahrende» bedeuten würde. Eine fahrleistungsbasierte Abgabe hingegen erhöht die Kosten auf jeder Fahrt. Dies belohnt suffizientes Verhalten und motiviert zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Einnahmen für die Verkehrswende nutzen

Die GRÜNEN fordern, dass die Mittel im NAF für eine Stärkung der Agglomerationsprogramme eingesetzt werden. Die Mittel für Projekte, die den Modalsplit zugunsten von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr beeinflussen, müssen erhöht werden – dazu sollen die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme verdoppelt werden.

Zudem hat die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den masslosen Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt. Entsprechend ist auf eine Finanzierung von neuen Kapazitätserweiterungen auf Nationalstrassen zu verzichten.

Des weiteren lehnen die GRÜNEN die geplante Abgabe auf die Kategorie Motorfahrräder (schnelle E-Bikes, Cargo-Bikes) ab. Entsprechende Fahrräder sind zentrale Pfeiler der Verkehrswende und müssen gefördert statt zusätzlich belastet werden. Eine Besteuerung würde komplett falsche Anreize setzen, während die zu erwartenden Einnahmen vernachlässigbar sind. Eine steuerliche Bevorteilung von Plug-In-Hybride (durch einen reduzierten Tarif), sowie von Non-Road-Fahrzeugen, wie sie der Bundesrat plant, lehnen die GRÜNEN ab. Plug-In Hybride haben in der Realität eine oft schlechtere Ökobilanz als angenommen, und auch Non-Road-Fahrzeuge müssten einen Anteil an ihren Umweltkosten tragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Miro Poffa
Fachsekretär Umwelt, Energie und Verkehr

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Grünliberale Partei Schweiz glp / Parti vert'libéral Suisse pvl / Partito verde liberale svizzero pvl

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir danken für die Gelegenheit, zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» Stellung nehmen zu können. Die Grünliberalen setzen sich für eine nachhaltige Mobilität ein, die zur Erreichung der Klimaziele beiträgt. Die Elektrifizierung des Verkehrs ist dafür zentral. Eine zusätzliche Abgabe für Elektrofahrzeuge ab 2030 würde die erreichten Fortschritte und die weitere Elektrifizierung gefährden. Die GLP lehnt die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge ab 2030 deshalb ab und fordert den Bundesrat auf, stattdessen die Rahmenbedingungen für eine Verbreitung der Elektromobilität mit Blick auf die Klimaziele zu verbessern. Die Elektromobilität hat zuletzt zwar Fortschritte gemacht, die gesteckten Ziele drohen jedoch verfehlt zu werden. So liegt der Anteil der Elektrofahrzeuge an Neuzulassungen weiterhin bei unter einem Drittel, womit das in der Roadmap Elektromobilität vom Bund formulierte Ziel einer Neuzulassungsquote von 50% im Jahr 2025 klar verfehlt wird. Auch die CO-Vorgaben für Neuwagen dürften 2025 nicht erreicht werden. Insgesamt machen Elektrofahrzeuge weiterhin lediglich 6.7% aller Personenwagen aus, womit die Schweiz gegenüber Ländern wie Norwegen und Dänemark, aber auch gegenüber Belgien oder den Niederlanden und selbst gegenüber China zurückliegt. Dies zeigt, dass die Rahmenbedingungen in der Schweiz für die Elektromobilität weiterhin zu verbessern sind. Vor diesem Hintergrund ist für die GLP unverständlich, dass die Vorlage ausschliesslich auf die Finanzierung der Strasseninfrastruktur fokussiert und die Auswirkungen auf die Elektrifizierung des Verkehrs und die klimapolitischen Ziele ausblendet. Die Abwesenheit einer Abgabe für Elektrofahrzeuge analog der Mineralölsteuer war bislang das einzige nationale Instrument zur Förderung der Elektromobilität und wirkte wie eine implizite CO-Bepreisung im Verkehr. Mit der neuen Abgabe entfällt diese Lenkungswirkung: Fossile und erneuerbare Antriebe würden gleichbehandelt, obwohl die Treibhausgasemissionen fossiler Treibstoffe weiterhin nicht im Preis abgebildet sind. Ohne Massnahmen für mehr Kostenwahrheit bei fossilen Treibstoffen würde die Wettbewerbsfähigkeit von Elektrofahrzeugen in einem preissensitiven Marktsegment ungerechtfertigt geschwächt. Das gefährdet die Elektrifizierung des Verkehrs und damit die Klimaziele. Die GLP lehnt daher eine Abgabe für Elektrofahrzeuge ab 2030 ab und fordert den Bundesrat auf, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität rasch zu verbessern, damit die Elektrifizierung des Verkehrs gelingt. Eine Abgabe soll erst eingeführt werden, wenn bei fossilen Treibstoffen Kostenwahrheit hergestellt ist und sich Elektrofahrzeuge dank besseren Rahmenbedingungen nachhaltig auf dem Markt behaupten können. Schliesslich fordert die GLP den Bundesrat dazu auf, statt eines einseitigen Ausbaus der Strasseninfrastruktur und des damit steigenden Finanzierungsbedarfs endlich die Einführung eines Mobility Pricing voranzutreiben. Ein solches Instrument verbessert die Auslastung der Infrastruktur und reduziert damit den Ausbau- und Finanzierungsbedarf.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe generelle Stellungnahme

	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante

Titel	«Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Falls in Zukunft eine Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt wird, erachtet die GLP die fahrleistungsabhängige Abgabe aus den folgenden Gründen der Variante „Ladestromabgabe“ überlegen: Geringere Vollzugskosten: Der Vollzug ist einfacher und kostengünstiger. Laut Erläuterndem Bericht liegen die Vollzugskosten bei der Fahrleistungsabgabe bei rund 5 % der Bruttoeinnahmen, während sie bei der Ladestromabgabe mit rund 8.3 % deutlich höher ausfallen. Keine Umgehungsmöglichkeiten: Die Fahrleistung kann nicht ins Ausland „verlagert“ oder privat umgangen werden. Die Ladestromabgabe hingegen ist mit zahlreichen Umgehungsmöglichkeiten verbunden, etwa durch das Laden an der heimischen Steckdose, in nicht registrierten Anlagen oder im Ausland. Sachgerecht: Die Abgabe knüpft direkt an die gefahrene Strecke und das Fahrzeuggewicht an und orientiert sich damit besser am tatsächlichen Infrastrukturverschleiss. Technologieneutral: Die Abgabe kann unabhängig vom Antriebssystem (elektrisch, wasserstoff- oder synthetisch betrieben) erhoben werden und ist damit zukunftssicher.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Heute fliessen rund 30% der Mittel der Mineralölsteuereinnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt. Es ist nicht ersichtlich, wieso Elektrofahrzeuge zur Finanzierung des allgemeinen Bundeshaushalts beitragen sollen. In anderen Ländern werden Förderprogramme ausgebaut oder neu aufgelegt, etwa Kaufprämien oder Sozialleasing. Dort fliesst Geld von der Staatskasse in die Elektromobilität, nicht umgekehrt. Bei den Verbrennern lassen sich die Abgaben in den allgemeinen Bundeshaushalt durch hohe, externe Kosten teilweise rechtfertigen. Elektroautos verursachen jedoch deutlich weniger externe Kosten. Die GLP beantragt daher, dass bei einer allfälligen Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge, diese rund 30% tiefer ausfällt als die Mineralölbesteuerung und ausschliesslich für den NAF und SFSV verwendet wird.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 1.1

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 1.4

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 260109 Abgabe Fahrleistung

Schweizerische Volkspartei
Union Démocratique du Centre
Unione Democratica di Centro
Partida Populara Svizra

Generalsekretariat / Sécrétariat général
Postfach, 3001 Bern / www.svp.ch
Tel. 031 300 58 58 / gs@svp.ch
IBAN: CH80 0900 0000 3000 8828 5

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität nehmen die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen ab. Die Vorlage will nun diese Steuerausfälle kompensieren. Es werden dazu zwei Varianten bzw. Gesetzesentwürfe unterbreitet. Zusätzlich soll die Bundesverfassung dahingehend angepasst werden, damit die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer analog der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt. Im Ergebnis wird ein technisches Problem dafür genutzt, um fiskalische Begehrlichkeiten und administrative Ausbauwünsche durchzusetzen.

Die SVP weist die Vorlage zur grundsätzlichen Überarbeitung zurück und lehnt insbesondere die zementierte Besteuerung der Autofahrer zugunsten der allgemeinen Staatskasse ab. Wir beantragen explizit, dass die Verwendung des Reinertrags der Abgabe bzw. der Steuer zu 100 Prozent zweckgebunden ist für den Strassenbau und -unterhalt.

Das Verursacherprinzip ist ein liberaler Grundwert: Wer die Strasse nutzt, soll für ihren Unterhalt aufkommen. Da Elektrofahrzeuge den Strassenkörper durch ihr oft höheres Gewicht mindestens ebenso stark beanspruchen wie Verbrennerfahrzeuge und denselben Raum benötigen, ist ihre Beteiligung an den Infrastrukturkosten mehr als gerechtfertigt und auch längst überfällig. Der Grund für die beantragte Rückweisung jedoch ist fundamental: Die SVP ist gegen eine Zweckentfremdung der Finanzmittel der Strassenbenutzer und für eine eigenverantwortlich betriebene und selbstfinanzierte Mobilitätsform. Die Kernforderung lautet, dass die Einnahmen vollumfänglich dem NAF und der SFSV zugutekommen müssen, ohne dass Gelder in den allgemeinen Bundeshaushalt zweckentfremdet werden.

Der guten Ordnung halber halten wir fest, dass um einen Überwachungsstaat zu verhindern, eine allfällige Erhebung auf keinen Fall durch GPS-Tracking erfolgen soll. Ebenfalls lehnen wir eine Art «Kilometermesskontrolle» als Vorstufe zum Roadpricing ab. Entsprechend favorisieren wir im Grundsatz die Umsetzung der Variante «Steuer auf dem Ladestrom». Die Fahrleistungsabgabe würde durch den zwingenden Verbau

von Erfassungsgeräten und Grenzdetektionen ein unverhältnismässiges Kontrollsystem schaffen, das tief in die bürgerliche Freiheit eingreift. Die Ladestrom-Variante hingegen folgt der etablierten Systematik der Energiesteuer (analog Mineralölsteuer): Sie ist verbrauchsorientiert, wahrt die Anonymität der Nutzer und verzichtet auf ein gläsernes Fahrprofil. Nachteile für den Güterverkehr sind durch gezielte Begleitmassnahmen zu kompensieren, anstatt die gesamte Flotte unter Generalverdacht zu stellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident	Der Generalsekretär
Marcel Dettling	Henrique Schneider
Nationalrat	

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS / Parti socialiste suisse PSS / Partito socialista svizzero PSS

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: SPStellungnahme_Besteuerung_EAutos_09.01.2026

Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch
www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Strassen, ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 5. Januar 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Zusammenfassung der Vorlage:
Aus Sicht des Bundesrates sollen elektrisch angetriebene Fahrzeuge ab 2030 neu besteuert werden. Dies begründet er damit, dass mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossile Treibstoffe abnehmen. Die neue Besteuerung von Elektro-Fahrzeugen sollen diese Ausfälle kompensieren. Für die Besteuerung schlägt der Bundesrat zwei Varianten vor:

Bei der Variante «Fahrleistung» bemisst sich der zu entrichtender Betrag für ein der Abgabe unterstelltes Elektrofahrzeug nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Es sind je nach Fahrzeugarten wird eine Pauschalabgabe vorgeschlagen.

Bei der Variante «Ladestrom» bemisst sich die Steuer nach der elektrischen Energie in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Auch bei dieser Variante wird für einzelne Fahrzeugarten eine pauschale Steuer vorgeschlagen.

Zusätzlich soll die Bundesverfassung dahingehend angepasst werde, damit die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer analog der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt.

Stellungnahme der SP:

Aus Sicht der SP ist es zu früh, um eine Besteuerung von elektrischen Fahrzeugen einzuführen. Aus diesem Grund lehnt die SP diese Vorlage ab.

Erst wenn sich elektrisch angetriebene Fahrzeuge in der Schweizer Fahrzeug-Flotte etabliert haben und somit einen gewissen Bestand darstellt, scheint es sinnvoll, eine solche Steuer einzuführen. Heute gibt es erst 251'596 rein elektrische Personenwagen von insgesamt 4'829'539 Personenwagen, wobei der grösste Teil, 3'991'638 Fahrzeuge, mit Benzin oder Diesel angetrieben werden (Astra-Website). Zudem entwickelt sich die elektrische Fahrzeugflotte nicht so schnell wie gewünscht, was unter anderem auch dem voreilenden Entgegenkommen des Bundesrates den Autoimporteuren geschuldet ist (MM zur Revision der CO2-Verordnung / Kassensturz) sowie dem Widerstand der bürgerlichen Mehrheit, den Ausbau für Lade-Infrastruktur von elektrischen Fahrzeugen zu unterstützen. Für die SP ist somit zentral, dass zuerst das rechtlich festgehaltene Netto-Null-Ziel erreicht wird, was den Ausbau der Elektrifizierung des Verkehrs bedingt. Wir befürworten somit die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035, falls das CO2G entsprechend geändert wird.

Sollte dennoch eine Besteuerung eingeführt werden, würde die SP die Variante «Fahrleistung» bevorzugen, die sich an der Anzahl Kilometer und das Fahrzeuggesamtgewicht bemisst. Die Variante «Ladestrom» lehnt die SP entschieden ab. Denn die Erhebung der Steuer an der Ladesäule kann beispielsweise durch die Nutzung einer Industriesteckdose sehr einfach umgangen werden. Die Steuergerechtigkeit wird damit fundamental in Frage gestellt. Zudem würde die zusätzliche Abgabe zu einer Mehrbelastung von Strom führen, der bereits heute mehrfach zur Finanzierung von Infrastruktur und für Förderzwecke belastet ist. Mit gutem Grund wurde eine auf dem Ladestrom basierende Strassenfinanzierung noch nirgends in Europa umgesetzt. Die Schweiz würde hier einmal mehr einen «Swiss finish» produzieren. Gerade im aktuellen wirtschaftspolitischen Umfeld ist das absolut unnötig und vermeidbar.

Würde eine solche Besteuerung eingeführt werden, spricht sich die SP dafür aus, dass die Einnahmen dieser Besteuerung für gute Verbindungen und

Umsteigemöglichkeiten im öffentlichen Verkehr sowie den Ausbau von Park & Ride-Anlagen eingesetzt werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

3. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete / Groupement suisse pour les régions de montagne / Gruppo svizzero per le regioni di montagna

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Die SAB unterstützt die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeugen.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die SAB unterstützt die Einführung einer Besteuerung von Elektrofahrzeugen. Der Anteil an Elektrofahrzeugen im Strassenverkehr nimmt laufend zu und wird von der Politik auch so gewollt. Bis anhin entrichten Elektrofahrzeuge aber keine mit der Mineralölsteuer vergleichbare Abgabe. Die Einnahmen für die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen erodieren so längerfristig. Diese Einnahmen sind aber wichtig, damit die Alimentierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (v.a. für die Hauptstrassen) aufrechterhalten werden kann. Fehlende Einnahmen würden weitere Ausbauten sowie der Unterhalt und Substanzerhalt des bestehenden Strassennetzes gefährden. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums der Schweiz muss auch das Strassenverkehrsnetz laufend an die gesteigerten Bedürfnisse angepasst werden. In den Berggebieten und ländlichen Räumen besteht zudem erhöhter Investitionsbedarf aufgrund der schwierigen topographischen und klimatischen Verhältnisse. Zudem bestehen noch grössere Lücken etwa bei Ortsumfahrungen und beim Schutz vor Naturgefahren. Der finanzielle Bedarf für Investitionen in die Strasseninfrastrukturen wird somit in Zukunft nicht kleiner. Damit dieser Bedarf gedeckt werden kann, ist die SAB der Überzeugung, dass eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden muss.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ob die Abgabe auf der Fahrleistung oder an der Ladesäule erhoben wird, ist aus Sicht der SAB nicht relevant. Die beiden Erfassungsmethoden haben keine räumlichen Auswirkungen, d.h. keine spezifischen Auswirkungen für die Berggebiete und ländlichen Räume. Entscheidend ist, dass Ertragsausfälle durch die abnehmenden Einnahmen bei der Mineralölsteuer kompensiert werden können und somit die Finanzierung der Strasseninfrastruktur auch in Zukunft sicher gestellt ist.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Siehe unsere Antwort zu Frage 1.2.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist ein entscheidender Punkt der Vorlage. Grundsätzlich müssen die verschiedenen Antriebsarten gleich hoch besteuert werden. Nur so kann die Strassenfinanzierung auch langfristig sicher gestellt werden. Elektrofahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur genau gleich wie Fahrzeuge mit Verbrennermotor und sollen deshalb sich auch genau gleich an deren Finanzierung beteiligen. Um in einer Übergangsphase weiterhin einen Anreiz für den Kauf von Elektrofahrzeugen zu schaffen, schlagen wir aber vor, die Abgabe auf E-Fahrzeugen zeitlich gestaffelt einzuführen. Die schrittweisen Erhöhungen der Abgabe sind dabei gesetzlich zu verankern, so dass für die Verkehrsteilnehmenden und die Behörden Planungssicherheit besteht. Der maximale Abgabesatz auf der Höhe der bisherigen Mineralölsteuer soll erst in einem letzten Schritt erreicht werden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Mineralölsteuer ist verbrauchsabhängig konzipiert. Es macht deshalb Sinn, dies auch bei Elektrofahrzeugen so zu konzipieren. Zudem sind die individuellen Fahrleistungen sehr unterschiedlich und können auch von Jahr zu Jahr grossen Schwankungen unterliegen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe auf Elektrofahrzeugen muss auf das Jahr 2030 hin in einem ersten Schritt eingeführt werden, um Lücken bei der Strassenfinanzierung zu vermeiden. Gemäss unserem Vorschlag würde ab diesem Zeitpunkt anschliessend eine stufenweise Erhöhung der Abgabe bis zum Niveau der heutigen Mineralölsteuer erfolgen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einnahmen sollen gleich wie die Mineralölsteuer verwendet werden. Sie kommen somit sowohl dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF als auch der für die Berggebiete und ländlichen Räume besonders wichtigen Spezialfinanzierung Strassen zu gute.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir halten diese Variante grundsätzlich für umsetzbar. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer wäre diese Variante die naheliegendere. Die entsprechenden Daten – auch ob die Strecken im Inland oder Ausland gefahren werden – werden in jedem modernen Fahrzeug bereits erfasst. Die Automobilhersteller müssten verpflichtet werden, diese Daten dem Bund zur Verfügung zu stellen. Dies sollte in Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung in der Schweiz möglich sein.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Gewicht spielt insbesondere bei Elektrofahrzeugen eine grosse Rolle und sollte deshalb als Kriterium einbezogen werden.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hybride Fahrzeuge müssen für den Teil des Antriebes, der mit einem Verbrennungsmotor erfolgt, die Mineralölsteuer entrichten. Für den anderen Teil ist konsequenterweise die Elektroabgabe zu entrichten. Als Annäherung für die beiden Teile erscheint ein Wert von 50% angebracht.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Aufwand und der Ertrag für eine leistungsabhängige Besteuerung stehen in diesem Fall in keinem Verhältnis, weshalb eine pauschale Abgabe angebracht ist.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Auch ausländische Fahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur und sollen sich deshalb an deren Finanzierung beteiligen. Allerdings sollte diesbezüglich unterschieden werden zwischen Personen, die sich längere Zeit in der Schweiz aufhalten (z.B. zur Arbeit) und Touristen.

	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten

Titel	Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Personen, die nur die Schweiz durchqueren (Transitreisende) und für Touristen sollte eine Ausnahme getroffen werden. Transitreisende oder Personen, die sich nur kurz in der Schweiz aufhalten ohne zu tanken, beteiligen sich heute auch nicht an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Dieser Grundsatz sollte beibehalten werden. Zudem müssen die Gäste, die meist auch die Autobahn benutzen, bereits für ihre Transitreise oder ihren (kurzen) Aufenthalt die Vignette kaufen. Bei der pauschalen Variante sollte deshalb die Besteuerung erst ab einer Aufenthaltsdauer von einer Woche ansetzen.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dieser Punkt muss aber explizit ergänzt werden um forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Pistenfahzeuge. Diese benutzen die Strasseninfrastruktur nicht und erhalten deshalb bereits heute die Mineralölsteuer zurückerstattet. Bei der Variante 2 ist diese Rückerstattung weiterhin vorgesehen, bei Variante 1 muss analog dazu explizit eine Ausnahme formuliert werden.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die MWST wird heute auf die Mineralölsteuer zum Normaltarif von 8,1% erhoben. Das macht für den Bundeshaushalt Einnahmen von rund 220 Mio. Fr. pro Jahr aus. Gerade in Zeiten, in denen der Bund zusätzliche Ausgaben finanzieren muss, sind dies wichtige Einnahmen. Aus unsrer Sicht muss auch auf dem Verbrauch von Elektrofahrzeugen der volle MWST-Satz zur Anwendung kommen. Wir lehnen die vorgeschlagene umständliche Hilfsberechnung ab.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist grundsätzlich umsetzbar. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer erscheint uns die Variante 1 aber eher angebracht. Letztlich ist aus Sicht der SAB aber die Wahl der Varianten nicht entscheidend, da die beiden Varianten keine räumlichen Auswirkungen haben. entscheidend ist, dass die gesetzlichen Grundlagen für die Abgabe rasch eingeführt werden, was wiederum eher für Variante 1 spricht.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Falls Variante 2 gewählt wird, dann muss sicher gestellt werden, dass alle Ladevorgänge von der Abgabe erfasst werden. Ansonsten besteht ein sehr grosses Umgehungspotenzial.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für: a. Elektrofahrzeuge, die nicht für den Strassenverkehr konzipiert sind, wie Traktoren, ~~Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachser, Motorschlitten und motorisierte Rollstühle;~~ ~~b. Elektrofahrzeuge für den ausschliesslich dienstlichen Gebrauch von institutionellen Begünstigten nach Artikel 2 Absatz 1 des Gaststaatgesetzes vom 22. Juni 2007 (GSG), die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSG von der Steuerpflicht ausgenommen sind;~~ ~~c. Elektrofahrzeuge für den ausschliesslich persönlichen Gebrauch von begünstigten Personen nach Artikel 2 Absatz 2 GSG, die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSG von der Steuerpflicht ausgenommen sind;~~ ~~d. Elektrofahrzeuge ausländischer Regierungen in offizieller Mission;~~ ~~e. ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie Motorfahrräder (Art. 8 Abs. 2 Bst. f).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bestimmte Elektrofahrzeugarten oder Elektrofahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreit werden oder Sonderregelungen treffen.~~forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Pistenfahrzeuge, (...) ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Neben landwirtschaftlichen Fahrzeugen müssen hier auch forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Pistenfahrzeuge explizit von der Besteuerung ausgenommen werden.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Der Entscheid, welche Variante gewählt wird, hat in unserer Beurteilung keine räumlichen Konsequenzen, betrifft also nicht spezifisch die Berggebiete und ländlichen Räume. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer erscheint uns Variante 1 eher angebracht.

Schweizerischer Gemeindeverband

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Der SGV unterstützt grundsätzlich die Abgabe auf Elektrofahrzeuge. Er lehnt aber den den Vorschlag des Bundesrates dezidiert ab, parallel zum vorliegenden Geschäft die Bundesverfassung so anzupassen, dass neu bis zu 50% der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt zur Bereinigung der strukturellen Defizite fliessen sollen. Die Reinerträge aus der Automobilsteuer müssen weiterhin den untergeordneten Staatsebenen zur Verfügung stehen und wie bis anhin zu 100 Prozent in den NAF fliessen. Eine Verwendung der Mittel zur Sanierung der allgemeinen strukturellen Defizite des Bundes ist sachfremd und nicht tolerierbar. Zu den Details verweist der SGV auf angefügte Stellungnahme sowie auf die Erläuterungen im Fragebogen.

Anhang: SN Abgabe_Steuer E-Fzg SGV 05012026

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH 3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 5. Januar 2026

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbandes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 hat das Eidgenössische Departement dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1'500 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen bestens.

Generelles
Der SGV unterstützt grundsätzlich die Abgabe auf Elektrofahrzeuge. Denn auch diese beanspruchen den Raum, die Verkehrsinfrastruktur, die natürlichen Ressourcen zu ihrer Produktion und den Strom für ihren Betrieb. Zudem soll der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds auch langfristig mit genügend Mitteln alimentiert werden können, damit der Strassenunterhalt nicht gefährdet wird. Deshalb muss die Mineralölsteuer durch eine verursachergerechte Abgabe ergänzt werden.
Fraglich ist, ab welchem Zeitpunkt eine solche Abgabe eingeführt werden soll, damit der Umstieg von fossilbetriebenen auf Elektro-Fahrzeuge nicht ins Stocken kommt. Solange die gesetzlich verankerten Netto Null-Ziele nicht mit anderen Instrumenten erfüllt werden können, sollte auf eine zu frühe Besteuerung von E-Fahrzeugen verzichtet werden. Der SGV plädiert hier für eine angemessene Übergangsfrist.

Verwendung der Mittel
Der SGV befürwortet eine Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe auf E-Fahrzeuge analog jenen aus den Mineralölsteuern.
Er lehnt aber den Vorschlag des Bundesrates dezidiert ab, parallel zum vorliegenden Geschäft die Bundesverfassung so anzupassen, dass neu bis zu 50% der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt zur Bereinigung der strukturellen Defizite fliessen sollen. Die Gemeinden erhalten direkt oder indirekt diverse Beiträge aus zweckgebundenen Einnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die Reinerträge aus der Automobilsteuer müssen weiterhin den untergeordneten Staatsebenen zur Verfügung stehen und wie bis anhin zu 100 Prozent in den NAF fliessen. Eine Verwendung der Mittel zur Sanierung der allgemeinen strukturellen Defizite des Bundes ist sachfremd und nicht tolerierbar.

Variantenwahl
Aufgrund der einfacheren Umsetzbarkeit befürwortet der SGV die Variante «Fahrleistung», welche die Abgabe nach der Anzahl der im Schweizer Zollgebiet gefahrenen Kilometer und dem Gesamtgewicht des E-Fahrzeugs bemisst. Dabei sollte auf ein einfaches, praktikables, zuverlässiges und effizientes Erhebungssystem geachtet werden.
Im Gegensatz dazu scheint die Variante «Ladestrom» weniger zweckmässig zu sein und zu hohem administrativem Aufwand zu führen. Diese Steuer würde nach der Energiemenge in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an einer Ladeeinrichtung benötigt wird, erhoben werden. Auch aus finanzieller Sicht kann dieser Variante weniger abgewonnen werden, müssten doch die bestehenden Ladestationen alle nachgerüstet werden. Zudem bestünde das Risiko der Benachteiligung des bidirektionalen Betriebs der Autobatterie, welcher ein zukunftsträchtiges Element und wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Stromnetzes ist / werden wird.

Der SGV unterstützt die Haltung des Bundesrates, dass in Bezug auf die Infrastrukturnutzung pauschale Abgaben – so wie sie als Alternativen zu den oben genannten Varianten untersucht und verworfen wurden – nicht verursachergerecht sind.
Innerhalb der beiden vorgeschlagenen Varianten werden für bestimmte Fahrzeugarten der Einfachheit halber jedoch auch Pauschalabgaben vorgeschlagen. Der SGV begrüsst auch diese Vorschläge. Er weist aber darauf hin, dass insbesondere die vorgesehenen Pauschalen für Motorfahrräder zu überdenken sind. Denn diese würden auch die E-Bikes betreffen, welche einen wichtigen Beitrag an eine nachhaltige Mobilität leisten und zur Verkehrsentlastung beitragen.
Dass sich die Abgabe auf E-Fahrzeuge nach Fahrleistung, Gewicht und Grösse bemisst, erachtet der SGV grundsätzlich als sinnvoll – abgesehen von der Abgabe für schwere E-Fahrzeuge für den Personentransport. Es wird zu prüfen sein, inwiefern E-Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von der Abgabe befreit werden könnten, damit der gewünschte Umsteigeeffekt von fossilen auf elektrobetriebene Fahrzeuge nicht erschwert wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident	Direktorin
	C. Kratochvil
Mathias Zopfi	Claudia Kratochvil-Hametner
Ständerat	

Beilage:
- Fragebogen

Kopie an:
- Schweizerischer Städteverband SSV
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

Holzikofenweg 8 | Postfach | 3001 Bern | T +41 (0)31 380 70 00 | verband@chgemeinden.ch | www.chgemeinden.ch

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der SGV begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Er lehnt aber den Vorschlag des Bundesrates dezidiert ab, parallel zum vorliegenden Geschäft die Bundesverfassung so anzupassen, dass neu bis zu 50% der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt zur Bereinigung der strukturellen Defizite fliessen sollen. Die Reinerträge aus der Automobilsteuer müssen weiterhin den untergeordneten Staatsebenen zur Verfügung stehen und wie bis anhin zu 100 Prozent in den NAF fliessen. Eine Verwendung der Mittel zur Sanierung der allgemeinen strukturellen Defizite des Bundes ist sachfremd und nicht tolerierbar.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Auch E-Fahrzeuge beanspruchen den Raum, die Verkehrsinfrastruktur, die natürlichen Ressourcen zur ihrer Produktion und den Strom für ihren Betrieb. Zudem soll der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds auch langfristig mit genügend Mitteln alimentiert werden können, damit der Strassen-unterhalt nicht gefährdet wird. Deshalb muss die Mineralölsteuer durch eine verursachergerechte Abgabe ergänzt werden.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der einfacheren Umsetzbarkeit befürwortet der SGV die Variante «Fahrleistung», welche die Abgabe nach der Anzahl der im Schweizer Zollgebiet gefahrenen Kilo-meter und dem Gesamtgewicht des E-Fahrzeugs bemisst. Dabei sollte auf ein einfaches, praktikables, zuverlässiges und effizientes Erhebungssystem geachtet werden.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» scheint weniger zweckmässig zu sein und zu hohem administrativem Aufwand zu führen. Diese Steuer würde nach der Energiemenge in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an einer Ladeein-richtung benötigt wird, erhoben werden. Auch aus finanzieller Sicht kann dieser Variante weniger abgewonnen werden, müssten doch die bestehenden Ladestationen alle nach-gerüstet werden. Zudem bestünde das Risiko der Benachteiligung des bidirektionalen Betriebs der Autobatterie, welcher ein zukunftsträchtiges Element und wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Stromnetzes ist / werden wird.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja (Verursacherprinzip).

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe wäre nicht verursachergerecht.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt erscheint zu früh. Denn der Umstieg von fossilbetriebenen auf Elektro-Fahrzeuge sollte nicht noch mehr ins Stocken kommen. Solange die gesetzlich verankerten Netto Null-Ziele nicht mit anderen Instrumenten erfüllt werden können, sollte auf eine zu frühe Besteuerung von E-Fahrzeugen verzichtet werden. Der SGV plädiert hier für eine angemessene Übergangsfrist.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dass sich die Abgabe auf E-Fahrzeuge nach Fahrleistung, Gewicht und Grösse bemisst, erachtet der SGV grundsätzlich als sinnvoll. Fraglich bleibt die Abgabe aber für schwere E-Fahrzeuge für den Personentransport. Es wird zu prüfen sein, inwiefern E-Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von der Abgabe befreit werden könnten, damit der gewünschte Umsteigeeffekt von fossilen auf elektrobetriebene Fahrzeuge nicht erschwert wird.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	s. Antwort unter 2.2.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2,

	Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgesehene Pauschale für Motorfahrräder ist zu überdenken. Denn diese würden auch die E-Bikes betreffen, welche einen wichtigen Beitrag an eine nachhaltige Mobilität leisten und zur Verkehrsentlastung beitragen.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerischer Städteverband

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Sehr geehrter Herr Bundesrat Sehr geehrte Damen und Herren Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung. Nebst der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel ist die Dekarbonisierung ein zentrales Handlungsfeld für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Elektromobilität spielt dabei als Antriebstechnologie die Schlüsselrolle. Elektrische Fahrzeuge emittieren im Betrieb kein CO2 und keine gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. In Kombination mit Tempo 30 reduzieren E-Fahrzeuge wirksam die Lärmemissionen, die heute auf vielen städtischen Strassen über den Grenzwerten liegen. Aus diesen Gründen ist die Elektromobilität für eine nachhaltige, urbane Mobilität und damit für die verkehrspolitischen Ziele der Städte von grosser Bedeutung. Ausserdem sind die Städte als Flottenbetreiberinnen mit eigenen E-Fahrzeugen von der neuen Abgabe betroffen. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs reduzieren sich die Einnahmen aus den Mineralöl-steuern, welche substanziell zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen beitragen. Diese Steuerausfälle sollen durch eine neue Abgabe für die Nutzung von Elektrofahrzeugen kompensiert werden. Das UVEK legt zwei Varianten vor, um die Elektromobilität ab 2030 analog zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu besteuern. Allgemeine Einschätzung Auch die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sollen sich angemessen an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen, da sie diese gleichermassen nutzen. Die Städte unterstützen deshalb grundsätzlich die Einführung einer entsprechenden, neuen Abgabe analog zu den Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel. Sie sprechen sich dabei klar für eine kilometerbasierte Abgabe aus (Variante «Fahrleistung). Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge verursachergerecht und unabhängig von der Antriebsart an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, denn sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit überschaubarem administrativem Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar. Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund ihrer technischen Komplexität, der hohen Umsetzungskosten und des administrativen Aufwands weder zielführend noch praxistauglich. Sie würde für die Städte unverhältnismässig hohe Kosten für die Umrüstung und die betriebliche Anpassung von Ladeinfrastrukturen mit sich bringen. Auch die zahlreichen Möglichkeiten, die Steuer zu umgehen, und die deutliche Benachteiligung der schweren Elektro-Nutzfahrzeuge sprechen aus Sicht der Städte gegen die Variante «Ladestrom». Zentrale Anliegen zu einzelnen Bestimmungen 1. Einführungszeitpunkt: Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den vorgeschlagenen Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Die Städte legen dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30%

batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch diese Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.

2. Systemwechsel bei der Verkehrsfinanzierung und -lenkung: Die von den Städten präferierte Variante «Fahrleistung» kann als Schritt hin zu einer nachhaltigen und verursachergerechten Verkehrsfinanzierung genutzt werden. Nebst einem Umbau der Finanzierung des Strassenverkehrs werden künftig verkehrslenkende Massnahmen basierend auf orts- und zeitabhängigen Nutzungsgebühren von Interesse sein. Die vorgesehene kilometerbezogene Abgabe und ihre konkrete Ausgestaltung ist im Hinblick auf diese Entwicklungsperspektive von grossem Interesse. Der Städteverband vermisst, dass die Vernehmlassungsunterlagen nicht auf die Implikationen eines zukünftigen Mobility Pricing eingehen und wünscht sich vonseiten des UVEK diesbezüglich ergänzende Ausführungen. Die Konzeption der neuen Abgabe ist der richtige Zeitpunkt für eine ganzheitliche und strategische Auseinandersetzung mit der künftigen Verkehrsfinanzierung und die Rolle ökonomischer Instrumente für eine effiziente Infrastrukturnutzung.

3. Ganzheitliche Berücksichtigung externer Kosten: Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer belastet werden. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten (fiskalische Äquivalenz), wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll.

4. Keine Abzweigung von Finanzmitteln für den allgemeinen Bundeshaushalt: Für die Städte ist es zentral, dass eine ausreichende Finanzierung der Strasseninfrastruktur und der Agglomerationsprogramme über den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV langfristig gesichert ist. Mit der neuen Abgabe ist der NAF mindestens im selben Umfang zu alimentieren, wie es bisher durch die Mineralölgrundsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag geschieht. Die Städte lehnen die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts klar ab. Diese Mittel müssen weiterhin zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufliessen.

5. Fragwürdige Abgaben für den Veloverkehr: Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.

Im nachfolgenden Fragebogen finden sich weitere Ausführungen zu einzelnen Aspekten und Bestimmungen der Vernehmlassungsvorlage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Hanspeter Hilfiker, Präsident
Monika Litscher, Direktorin

Anhang: 260106_Stellungnahme_ SSV_Abgabe_E-Fahrzeuge_Brief

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 7. Januar 2025

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Nebst der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung auf klimaschonende und flächeneffiziente Verkehrsmittel ist die Dekarbonisierung ein zentrales Handlungsfeld für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Elektromobilität spielt dabei als Antriebstechnologie die Schlüsselrolle. Elektrische Fahrzeuge emittieren im Betrieb kein CO_2 und keine gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. In Kombination mit Tempo 30 reduzieren E-Fahrzeuge wirksam die Lärmemissionen, die heute auf vielen städtischen Strassen über den Grenzwerten liegen. Aus diesen Gründen ist die Elektromobilität für eine nachhaltige, urbane Mobilität und damit für die verkehrspolitischen Ziele der Städte von grosser Bedeutung. Ausserdem sind die Städte auch als Flottenbetreiberinnen mit eigenen E-Fahrzeugen von der neuen Abgabe betroffen.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs reduzieren sich die Einnahmen aus den Mineralölsteuern, welche substanziell zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen beitragen. Diese Steuerausfälle sollen durch eine neue Abgabe für die Nutzung von Elektrofahrzeugen kompensiert werden. Das UVEK legt zwei Varianten vor, um die Elektromobilität ab 2030 analog zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu besteuern.

Allgemeine Einschätzung

Auch die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sollen sich angemessen an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen, da sie diese gleichermassen nutzen. **Die Städte unterstützen grundsätzlich die Einführung einer entsprechenden, neuen Abgabe analog zu den Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel. Sie sprechen sich dabei klar für eine kilometerbasierte Abgabe aus (Variante «Fahrleistung)**.

Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Telefon +41 31 356 32 32
info@staedteverband.ch, www.staedteverband.ch

Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge verursachergerecht und unabhängig von der Antriebsart an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit einem überschaubaren administrativen Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar.

Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund ihrer technischen Komplexität, der hohen Umsetzungskosten und des administrativen Aufwands weder zielführend noch praxistauglich. Sie würde für die Städte unverhältnismässig hohe Kosten für die Umrüstung und die betriebliche Anpassung von Ladeinfrastrukturen mit sich bringen. Auch die zahlreichen Möglichkeiten, die Steuer zu umgehen und die deutliche Benachteiligung der schweren Elektro-Nutzfahrzeuge sprechen aus Sicht der Städte gegen die Variante «Ladestrom».

Zentrale Anliegen der Städte zu einzelnen Bestimmungen

1. Einführungszeitpunkt flexibilisieren: Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den vorgeschlagenen Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zur Erreichung der verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Der Städteverband legt dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch eine solche Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.

2. Systemwechsel bei der Verkehrsfinanzierung und -lenkung: Die von den Städten präferierte Variante «Fahrleistung» soll als ein Schritt hin zu einer nachhaltigen und verursachergerechten Verkehrsfinanzierung genutzt werden. Nebst einem Umbau der Finanzierung des Strassenverkehrs werden künftig verkehrslenkende Massnahmen basierend auf orts- und zeitabhängigen Nutzungsgebühren von Interesse sein. Die vorgesehene kilometerbezogene Abgabe und ihre konkrete Ausgestaltung ist im Hinblick auf diese Entwicklungsperspektive von grossem Interesse. Der Städteverband vermisst, dass die Vernehmlassungsunterlagen nicht auf die Implikationen eines zukünftigen Mobility Pricing eingehen, und wünscht sich vonseiten des UVEK diesbezüglich ergänzende Ausführungen. Die Konzeption der neuen Abgabe ist der richtige Zeitpunkt für eine ganzheitliche und strategische Auseinandersetzung mit der künftigen Verkehrsfinanzierung und mit der Rolle ökonomischer Lenkungsinstrumente für eine effiziente Infrastrukturnutzung.

3. Ganzheitliche Berücksichtigung externer Kosten: Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer besteuert werden als fossilbetriebene, stärker umweltbelastende Fahrzeuge. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten (fiskalische Äquivalenz), wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll. Entsprechende Differenzierungen gilt es vorzunehmen, dabei sind sowohl soziale als auch und umweltwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

4. Keine Abzweigung von Finanzmitteln für den allgemeinen Bundeshaushalt: Für die Städte ist es zentral, dass eine ausreichende Finanzierung der Strasseninfrastruktur und der Agglomerationsprogramme über den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) langfristig gesichert ist. Mit der neuen Abgabe ist der NAF mindestens im selben Umfang zu alimentieren, wie es bisher durch

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

die Mineralölgrundsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag geschieht. Die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts lehnen die Städte klar ab. Diese Mittel müssen weiterhin vollumfänglich und zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufliessen. Die vorgeschlagene Anpassung steht in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Abgabe für Elektrofahrzeuge und würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen.

5. Keine Abgaben für den Veloverkehr: Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser bewegungsfördernden, energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.

Im nachfolgenden Fragebogen finden sich weitere Ausführungen zu einzelnen Aspekten und Bestimmungen der Vernehmlassungsvorlage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident	Direktorin
Hanspeter Hilfiker Stadtpräsident Aarau	Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

Beilage: erwähnt

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Mehrheit der Städte erachten den Zeitpunkt der Einführung als verfrüht beziehungsweise als zu wenig flexibel. Es wird befürchtet, dass der dringend notwendige Markthochlauf der Elektromobilität damit verzögert und behindert wird, was im Widerspruch zur Erreichung der energie-, verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Städte steht. Der Städteverband legt dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch eine solche Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird. Einige Städte fordern, dass zunächst steuerliche, regulatorische und infrastrukturelle Hindernisse für die Elektromobilität behoben werden, bevor die Abgabe eingeführt wird.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart und verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, denn sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit überschaubarem administrativem Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Städte lehnen die Variante «Ladestrom» aus folgenden Gründen klar ab: - Die grosse Vielfalt an Ladestationen bringt grosse Schwierigkeiten bei der Einführung eines einheitlichen Systems mit sich. Ein wichtiges Kriterium für den individuellen Umstieg auf die Elektromobilität ist die Verfügbarkeit von Ladestationen. Diesem Anliegen widerspricht die Variante «Ladestrom» diametral, denn sie würde Erstellung und Betrieb von Ladestationen aufwändiger machen. - Das Nachrüsten von Ladestationen ist kostspielig, was die Gesamtkosten der Elektromobilität für die Endkundinnen und -kunden ansteigen lässt und damit den weiteren Markthochlauf hemmen würde. - Die meisten bestehenden Ladesäulen-Modelle verfügen nicht über entsprechende Messsysteme und werden noch Jahre in Betrieb bleiben. - Die Umgehung der Steuer ist durch das Laden an privaten Haushalts- oder Industriesteckdosen sowie im Ausland relativ einfach möglich und ist kaum zu kontrollieren. - Die Variante führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichem und privatem Laden und hemmt Innovationen wie Vehicle-to-Home (V2H) und Vehicle-to-Grid (V2G).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und

	6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe bietet die Gelegenheit einer verursachergerechten und kostentransparenten Transformation der Verkehrsfinanzierung. Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer besteuert werden als fossilbetriebene, stärker umweltbelastende Fahrzeuge. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten gemäss dem Äquivalenzprinzip, wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll. Entsprechende Differenzierungen gilt es vorzunehmen, dabei sind sowohl soziale als auch wirtschafts- und umweltwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante steht in fundamentalem Widerspruch zum anzustrebenden Verursacherprinzip.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zu den verkehrs-, energie- und klimapolitischen Zielen, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Die Städte legen dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeuge zu koppeln. Durch diese Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Städteverband stimmt unter der Voraussetzung zu, dass dem NAF durch die neue Abgabe anteilsmässig Mittel im selben Umfang wie bei den Mineralölsteuern zufliessen. Die Städte lehnen die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts klar ab. Diese Mittel müssen weiterhin vollumfänglich und zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufliessen. Die vorgeschlagene Anpassung steht in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Abgabe für Elektrofahrzeuge und würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Einige Städte wünschen sich als Betreiberinnen von Elektrofahrzeugflotten konkretere Ausführungen zur Datenerfassung, insbesondere zu folgenden Fragen: - Periodizität (monatlich, quartalsweise, jährlich?) - Wie werden «unter Jahr» ge- oder verkaufte Fahrzeuge erfasst? - Wie wird sichergestellt, dass stets die richtigen Fahrzeug-Halter:innen angeschrieben werden? - Welche Daten/Indikatoren müssen genau erfasst werden? - Ist eine Besteuerung bei einem Betrieb von Tages- und Händlerschildern vorgesehen? Einzelne Städte regen an, schwere Nutzfahrzeuge vorübergehend von der Abgabe auszunehmen, um entsprechende Investitionen in e-LKW-Flotten zu honorieren und deren Marktentwicklung nicht zusätzlich zu hemmen.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es sollte von Anfang an eine Weiterentwicklung der Fahrleistungserfassung hinsichtlich zeit- und ortsbezogener Daten mitgedacht werden, damit das System zu einem späteren Zeitpunkt Grundlage für ein umfassendes Mobility Pricing bilden kann.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, im Sinne eines Tarifmodells, das sowohl die unterschiedliche Strassenbelastung abbildet als auch Umwelt- und Gesundheitskosten möglichst verursachergerecht in der Abgabe berücksichtigt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, im Sinne eines Tarifmodells, das sowohl die unterschiedliche Strassenbelastung abbildet als auch Umwelt- und Gesundheitskosten möglichst verursachergerecht in der Abgabe berücksichtigt. Als Bemessungsgrundlage sollte das Leergewicht nochmals sorgfältig geprüft werden, weil dieses bei Personenwagen besser mit dem Treibstoffverbrauch korreliert und jene den Hauptteil des Fahrzeugbestandes ausmachen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Einzelne Städte lehnen den reduzierten Tarif für Plug-in-Hybride (PHEV) ab, da aus ihrer Sicht daraus eine steuerliche Vergünstigung dieser Fahrzeugkategorie resultieren würde. Dieser Fall tritt dann ein, wenn ein PHEV mehrheitlich elektrisch genutzt wird.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser bewegungsfördernden, energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die auf für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss Erläuterungsbericht (Kap. 2.1.4.4) werden die Tarife als «eher tief» bezeichnet. Aus Sicht des Städteverbands sind die Ansätze insbesondere für schwere Fahrzeuge deutlich zu tief. Die Pauschalabgaben für ausländische Personenwagen sollten mindestens nach drei Gewichtsklassen unterschieden werden. Für die höchste Gewichtsklasse sollte der Tarif mindestens doppelt so hoch liegen, wie der jetzt vorgeschlagene, also mindestens 500 Fr./Jahr.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich erscheint die Ausnahme gerechtfertigt. Für elektrische Traktoren und vergleichbare Transportfahrzeuge sollte jedoch ebenfalls eine Abgabe geprüft werden, da diese ebenfalls die Strasseninfrastruktur nutzen und für den Gütertransport eingesetzt werden.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, unter Vorbehalt von differenzierten Tarifen, welche die Umwelt- und Gesundheitskosten der Antriebsarten mitberücksichtigen (vgl. Antwort 1.4).

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Bei der Ausgestaltung der Erhebung sollte eine Erweiterung auf orts- und zeitabhängige Daten im Hinblick auf ein zukünftiges Mobility Pricing mitgedacht werden.

Begründung	Es erscheint prüfenswert, ob nicht gänzlich auf einen Pauschalabzug von im Ausland gefahrenen Kilometern verzichtet werden kann. Gemäss Erläuterungsbericht sind 40% der Personenwagen in der Schweiz nie im Ausland unterwegs. Diese Personen würden mit der Selbstdeklaration und dem Pauschalabzug zu Unrecht einen Rabatt erhalten. Der pauschale Abzug stellt deshalb einen unerwünschten Anreiz dar, die Lösung Selbstdeklaration zu wählen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bei der Ausgestaltung der Erhebung sollte eine Erweiterung auf orts- und zeitabhängige Daten im Hinblick auf ein zukünftiges Mobility Pricing mitgedacht werden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	- Die grosse Vielfalt an Ladestationen bringt grosse Schwierigkeiten bei der Einführung eines einheitlichen Systems mit sich. Ein wichtiges Kriterium für den individuellen Umstieg auf die Elektromobilität ist die Verfügbarkeit von Ladestationen. Diesem Anliegen widerspricht die Variante «Ladestrom» diametral, denn sie würde Erstellung und Betrieb von Ladestationen aufwändiger machen. - Das Nachrüsten von Ladestationen ist kostspielig, was die Gesamtkosten der Elektromobilität für die Endkundinnen und -kunden ansteigen lässt und damit den weiteren Markthochlauf hemmen würde. - Die meisten bestehenden Ladesäulen-Modelle verfügen nicht über entsprechende Messsysteme und werden noch Jahre in Betrieb bleiben. - Die Umgehung der Steuer ist durch das Laden an privaten Haushalts- oder Industriesteckdosen sowie im Ausland relativ einfach möglich und ist kaum zu kontrollieren. - Die Variante führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichem und privatem Laden und hemmt Innovationen wie Vehicle-to-Home (V2H) und Vehicle-to-Grid (V2G).

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wird grundsätzlich abgelehnt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

4. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national

economiesuisse / Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	economiesuisse begrüsst grundsätzlich die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Auf Verfassungsstufe soll jedoch einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Die neue Abgabe soll in ihrer Wirkung und in der Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen. Die Detailfragen, insbesondere Einführungszeitpunkt, Fahrzeugdifferenzierungen und konkrete Erhebungsmethode, sind in einem nachgelagerten Gesetzgebungsprozess zu klären, der wiederum dem fakultativen Referendum untersteht.

Anhang: 20260109_STN Ersatzabgabe Mineralölsteuer_economiesuisse

economiesuisse

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern

9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme economiesuisse

Mit Schreiben vom 29. September 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassung 2025/27 «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und etwa 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Eine leistungsfähige, langfristig finanzierte und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist für die Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs entstehen erhebliche strukturelle Finanzierungslücken. Eine Ersatzabgabe ist daher sachlich gerechtfertigt, um die Funktionsfähigkeit von Nationalstrassen, Agglomerationsverkehr und Spezialfinanzierung Strassenverkehr auch künftig sicherzustellen.

Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich jedoch erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf. Eine Festlegung auf eine bestimmte Erhebungsmethode bereits auf Verfassungsstufe erscheint angesichts des raschen technologischen Wandels weder zweckmässig noch zielführend. Verfassungsbestimmungen schaffen hohe Hürden für spätere Anpassungen; ein zu eng gefasster Verfassungstext würde damit unnötig Technologiepfade vorgeben und die Flexibilität des Gesetzgebers einschränken.

economiesuisse unterstützt die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig zu sichern. Auf Verfassungsstufe soll jedoch einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Die neue Abgabe muss in ihrer Wirkung und Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen. Eine Übergangsbestimmung soll ermöglichen, bis zur späteren gesetzlichen Ausgestaltung eine moderat ausgestaltete Pauschale zu erheben. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass spätere Lösungen mit Entwicklungen in der EU kompatibel sind, um Mehraufwand und Doppelspurigkeiten für Unternehmen zu vermeiden. Die Detailfragen, insbesondere Einführungszeitpunkt, Fahrzeugdifferenzierungen und konkrete Erhebungsmethode, sind in einem separaten Gesetzgebungsprozess zu regeln, der wiederum dem fakultativen Referendum untersteht.

Grundsätzliche Anliegen der Wirtschaft
Für die Wirtschaft ist wichtig, dass die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge verlässliche und langfristig planbare Rahmenbedingungen schafft. Die grundlegenden Elemente der Abgabe sollen mit Weitsicht auf Gesetzesstufe geregelt sein, damit Unternehmen ihre Investitionen und Betriebskos-

economiesuisse • Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47 • Postfach • CH-8032 Zürich • +41 44 421 35 35 • info@economiesuisse.ch • economiesuisse.ch

ten über längere Zeiträume hinweg kalkulieren können. Ebenso wichtig ist, dass die neue Abgabe in ihrer Wirkung möglichst exakt der heutigen Mineralölsteuer entspricht und keine neuen Belastungsverschiebungen zwischen Fahrzeug- oder Nutzergruppen entstehen. Die Ausgabenseite soll folglich nicht angetastet werden.

Das Prinzip der Nutzerfinanzierung ist für die Wirtschaft zentral. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur soll auch künftig überwiegend durch die Nutzenden erfolgen. Leistungsbezogene Modelle sind für einen hohen Nutzeranteil an der Finanzierung dabei besser geeignet als pauschale Modelle. Deshalb befürwortet die Wirtschaft a priori eine leistungsbezogene Bepreisung der gesamten Mobilität. Dabei muss die Erhebung effizient und administrativ schlank ausgestaltet sein damit keine zusätzlichen bürokratischen Lasten oder Kosten für Unternehmen entstehen. Darüber hinaus muss eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger stattfinden – ein Road Pricing stellt keine sinnvolle Option dar.

Technologieneutrale und wirkungsgleiche Verfassungsgrundlage
Für economiesuisse ist entscheidend, dass auf Verfassungsstufe einzig der Grundsatz verankert wird, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten müssen. Diese Abgabe soll in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen und insbesondere in der Mittelverteilung analog ausgestaltet sein. Damit bleibt der heutige Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, Spezialfinanzierung Strassenverkehr und der allgemeine Bundeshaushalt sollen gleich wie heute profitieren.

Gleichzeitig soll der Verfassungsartikel bewusst technologieneutral formuliert werden. Auf eine Festlegung der konkreten Erhebungsmethode auf Verfassungsstufe ist zu verzichten, da sich sowohl die technischen Möglichkeiten zur Verbrauchs- oder Leistungsdatenerhebung als auch die Anforderungen an ein zukunftsfähiges System in den kommenden Jahren weiterentwickeln werden. Eine feste Verankerung des Erhebungsmodells auf Verfassungsstufe würde diese Weiterentwicklung behindern und spätere Anpassungen unnötig erschweren.

Zeitlicher Spielraum für ein langfristig tragfähiges Modell
Mit der Verfassungsgrundlage und einer Übergangsbestimmung zur Sicherstellung der Finanzierung (s.u.) erhält der Bundesrat den zeitlichen Spielraum, ein tragfähiges, verursachergerechtes und technologisch zukunftsfähiges Erhebungsmodell auszuarbeiten und den ordentlichen politischen Verfahren zuzuführen. Die Fahrzeugtechnologie entwickelt sich zunehmend in Richtung standardisierter, im Fahrzeug selbst erfasster Verbrauchsdaten. Solche Systeme bieten präzise und fälschungssichere Grundlagen und könnten die Erhebung mittelfristig vereinfachen. Diese Perspektive erlaubt es, die heute bestehenden Herausforderungen wie Umgehungspotenziale, technische Komplexität, Messunsicherheiten, hohe Installationskosten und Fragen der politischen Akzeptanz langfristig zu entschärfen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auf europäischer Ebene ebenfalls Bestrebungen im Gang sind, künftig verbrauchs- oder leistungsbasierte Abgaben einzuführen. Die Schweizer Wirtschaft ist stark vernetzt mit den europäischen Wertschöpfungsketten im Umland und auf reibungslose grenzüberschreitende Prozesse angewiesen, insbesondere im Güterverkehr. Eine Lösung, die später von europäischen Standards abweicht, würde für Unternehmen mit grenzüberschreitender Tätigkeit einen erheblichen Mehraufwand verursachen und unnötig Kosten generieren. Für die Schweiz ist es deshalb sinnvoll, die Entwicklungen in der EU eng zu verfolgen und bei der künftigen Ausgestaltung der Ersatzabgabe auf weitgehende technische Kompatibilität zu achten. Eine möglichst harmonisierte Mess- und Erhebungssystematik erleichtert den Vollzug, reduziert administrative Belastungen und verhindert, dass Schweizer Unternehmen mit parallelen oder unvereinbaren Messanforderungen konfrontiert werden.

Geordnetes zweistufiges Vorgehen als stabile Lösung
Ein zweistufiges Vorgehen schafft den notwendigen zeitlichen und rechtlichen Rahmen, um ein System zu entwickeln, das finanzpolitisch stabil, technologisch offen und volkswirtschaftlich tragbar ist. Es stellt sicher, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur lückenlos gewährleistet bleibt, während gleichzeitig ein langfristig akzeptiertes und vollzugstaugliches Modell vorbereitet wird. Für eine Regelung, die über Jahrzehnte Bestand haben soll, ist ein solcher schrittweise und vorausschauende Ansatz der sachgerechte Weg.

Übergangsbestimmung mit pauschaler Erhebung
Heute besteht bereits auf Verfassungsstufe die Möglichkeit, eine pauschale Abgabe auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erheben (Art. 131 Abs. 2 lit. b). Die daraus erhobenen Mittel würden jedoch ausschliesslich dem NAF zufliessen und wären nicht in die bewährte Gesamtarchitektur der Mineralölsteuer eingebettet. Da im skizzierten zweistufigen Vorgehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich Dauer und Inkrafttreten der

gesetzlichen Grundlage bestehen und die neue Ersatzabgabe die gleiche Finanzierungslogik wie die Mineralölsteuer aufweisen soll, muss auf Verfassungsstufe die Möglichkeit einer temporären pauschalen Erhebungskompetenz mit analoger Mittelverteilung vorgesehen werden. Eine solche Regelung stellt sicher, dass NAF, SFSV und der allgemeine Bundeshaushalt bei sich abzeichnenden Finanzierungslücken weiterhin verlässlich alimentiert werden können. Voraussetzung dafür ist eine klar formulierte Übergangsbestimmung, die der Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit bietet.

Abgrenzung zu nicht behandelten Aspekten der Vorlage
economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zu Fragen, die erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden können. Dazu gehören insbesondere der konkrete Einführungszeitpunkt der Ersatzabgabe, allfällige Differenzierungen zwischen Fahrzeugkategorien, die Höhe einer späteren Abgabe oder Verbrauchssteuer sowie die operative Ausgestaltung des Erhebungsmodells. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Mit einer technologieneutralen Verfassungsgrundlage wird der notwendige Rahmen geschaffen, um diese weiterführenden Entscheide in einem zweiten Schritt sorgfältig, faktenbasiert und unter demokratischer Kontrolle zu treffen. Erst im anschliessenden Gesetzgebungsverfahren, das wiederum dem fakultativen Referendum untersteht, können die Details so ausgestaltet werden, dass sowohl finanzpolitische Stabilität als auch wirtschaftliche Verträglichkeit gewährleistet sind.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Lukas Federer
Bereichsleiter Energie, Umwelt, Infrastruktur & Digitales
Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung

David Stauffacher
Projektleiter Infrastruktur und Digitales

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine leistungsfähige, langfristig finanzierte und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist für die Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs entstehen erhebliche strukturelle Finanzierungslücken. Eine Ersatzabgabe ist daher sachlich gerechtfertigt, um die Funktionsfähigkeit von Nationalstrassen, Agglomerationsverkehr und Spezialfinanzierung Strassenverkehr auch künftig sicherzustellen und die Wirtschaft begrüsst diese. Im Übrigen verweisen wir auf unsere generelle Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Wirtschaft legt grossen Wert auf eine gesicherte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch deren Nutzer. Eine stabile und verlässliche Lösung zur Erhebung ist dabei entscheidend, um die Finanzierung langfristig sicherzustellen. Die Wirtschaft befürwortet eine zügige

	Einführung, ist jedoch der Ansicht, dass der konkrete Erhebungszeitpunkt erst nach der Verankerung der entsprechenden Bundeskompetenz in der Verfassung diskutiert werden sollte.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch

	wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	economiesuisse begrüsst, dass der Bundesbeschluss vorsieht, die Verwendung der erhobenen Mittel in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer anzugleichen und die Mittelverteilung analog auszugestalten. Damit bleibt der bestehende Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie der allgemeine Bundeshaushalt sollen wie bisher profitieren. Zur konkreten Ausgestaltung der Erhebung äussern wir uns an dieser Stelle nicht und verweisen auf unsere generelle Stellungnahme zu den Vorlagen.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	economiesuisse begrüsst, dass der Bundesbeschluss vorsieht, die Verwendung der erhobenen Mittel in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer anzugleichen und die Mittelverteilung analog auszugestalten. Damit bleibt der bestehende Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie der allgemeine Bundeshaushalt sollen wie bisher profitieren. Zur konkreten Ausgestaltung der Erhebung äussern wir uns an dieser Stelle nicht und verweisen auf unsere generelle Stellungnahme zu den Vorlagen.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Anhang: 260106_Stellungnahme_Elektrofahrzeuge

Schweizer Bauernverband
Union Suisse des Paysans
Unione Svizzera dei Contadini

sbv | usp | usc

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Brugg, 6. Januar 2026

Zuständig: Hannah von Ballmoos-Hofer
Dokument: 260106_Vernehmlassung_Elektro-fahrzeuge.pdf

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. September laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Grundsätzliche Erwägungen
Der Schweizer Bauernverband begrüsst grundsätzlich das Bestreben des Bundesrates, die Bundesfinanzen auszugleichen und die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig zu sichern. Die geplante Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge zielt darauf ab, die Einnahmeausfälle aus den Mineralölsteuern, die mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen entstehen, zu kompensieren und die stabilen Einnahmen für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sowie die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen – unter Beibehaltung des bewährten Nutzerprinzips. Der SBV erkennt an, dass eine nachhaltige und verlässliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden liegt. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass jede neue Abgabe politische und wirtschaftliche Auswirkungen hat, die sorgfältig abzuwägen sind.

Notwendigkeit von Ausnahmen für landwirtschaftliche Fahrzeuge
Der SBV weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge besondere Mobilitäts- und Nutzungsprofile aufweisen. Viele landwirtschaftliche Fahrzeuge – darunter Traktoren, Spezialfahrzeuge und Werkmaschinen auf elektrischer Basis – nutzen die öffentliche Strasseninfrastruktur nur in sehr geringem Umfang bzw. zu speziellen Zeiten und Zwecken. Der überwiegende Teil der Fahrleistungen erfolgt auf betriebseigenen Flächen, Feldwegen oder nicht-öffentlichem Grund. Eine Abgabe, welche die Fahrleistung oder den Stromverbrauch dieser Fahrzeuge ohne Differenzierung besteuert, würde zu unverhältnismässigen Belastungen führen. Daher fordert der Schweizer Bauernverband klare Ausnahmen für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die die tatsächliche Nutzung der Strasseninfrastruktur widerspiegeln. Analog zu bestehenden Ausnahmeregelungen in anderen Bereichen müssen Fahrzeuge, die primär in der Landwirtschaft eingesetzt werden und die Infrastruktur nur marginal beanspruchen, von der Abgabe befreit oder angemessen entlastet werden. Nur so wird eine faire Behandlung der Landwirtinnen und Landwirte gewährleistet, ohne den Zweck der Vorlage zu unterlaufen.

Schlussbemerkungen
Der Schweizer Bauernverband unterstützt die Zielsetzung der Vorlage zur langfristigen Sicherung der Strassenfinanzierung und anerkennt die Notwendigkeit, Einnahmenausfälle durch die Elektromobilität auszugleichen. Gleichzeitig gilt es, die Entwicklung der Elektromobilität nicht zu hemmen und den besonderen betrieblichen

Laurstrasse 10 | 5201 Brugg | Telefon +41 (0)56 462 51 11
info@sbv-usp.ch | www.sbv-usp.ch

Schweizer Bauernverband
Union Suisse des Paysans
Unione Svizzera dei Contadini
sbv | usp | usc

Bedingungen der Landwirtschaft gerecht zu werden. Konkrete Ausnahmen für landwirtschaftliche Fahrzeuge sind zwingend in der Ausgestaltung der Abgabe zu verankern.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Schweizer Bauernverband

Markus Ritter
Präsident

Martin Rufer
Direktor

Laurstrasse 10 | 5201 Brugg | Telefon +41 (0)56 462 51 11
info@sbv-usp.ch | www.sbv-usp.ch

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 251119_RW_VL_Elektrofahrzeuge

SGB | USS
www.sgb.ch | www.uss.ch
Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Union syndicale suisse
Unione sindacale svizzera

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 25. November 2025

Abgabe auf die Fahrleistung oder den Ladestrom von Elektrofahrzeugen: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen sinken die Einnahmen des Bundes aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag. Diese Einnahmen sind die Hauptertragsquellen für die Finanzierung von Aufgaben und Kosten des Strassenverkehrs auf Bundesebene. Zudem fliesst ein substanzieller Anteil der Mineralölsteuereinnahmen in den Bundeshaushalt (heute in der Regel rund 40 Prozent) sowie in die Agglomerationsprogramme (hauptsächlich öffentlicher Verkehr) und den Bahninfrastrukturfonds. Schätzungen gehen davon aus, dass im Jahr 2030 rund 30 Prozent der Personenwagen batterieelektrisch unterwegs sein werden (inklusive Plug-in-Hybride). Bis 2040 könnte dieser Anteil bereits auf 70 Prozent steigen. Die Folge davon wäre, dass die Einnahmen aus Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag von heute noch über vier Milliarden Franken bereits vor dem Jahr 2040 auf unter zwei Milliarden Franken fallen würden.

Mit der vorliegenden Vernehmlassung schlägt der Bundesrat deshalb die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge vor, wozu der Bund gemäss Bundesverfassung ermächtigt ist. Die Einnahmen aus der neuen Abgabe sollen im Grundsatz die Mineralölsteuerausfälle kompensieren. Konkret sollen die kumulierten Einnahmen aus Mineralölsteuern und der neuen Abgabe auf Elektrofahrzeugen so hoch bleiben wie die Einnahmen im Jahr 2019. Die Strassenmobilität würde durch die Abgabe für die Nutzenden nicht verteuert werden, aber die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sowie der Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt wäre langfristig sichergestellt.

Der SGB unterstützt die vorgesehene nahtlose und haushaltsneutrale Einführung einer Abgabe auf Elektromobilität im Grundsatz. Insbesondere unterstreicht er die Absicht, dass es zu keinem Zeitpunkt zu Ausfällen von Einlagen in den allgemeinen Bundeshaushalt kommen darf.

Die Steuerausfälle, welche durch die Elektromobilität verursacht werden, sollen durch eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. einer Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge kompensiert werden. Für Elektrofahrzeuge soll grundsätzlich ein möglichst gleichwertiger Abgabebetrag anfallen, wie dies bei Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist (äquivalente Besteuerung), da sie die Strasseninfrastruktur im gleichen Masse nutzen. Der SGB kann dies unterstützen. Es gibt zwar berechtigte Bedenken, dass eine zu schnelle Einführung der Besteuerung der Elektromobilität den Ausbau derselben, bzw. die dringend nötige massive Steigerung des Anteils von Elektrofahrzeugen an den neuzugelassenen Fahrzeugen, dämpfen oder gar ausbremsen könnte. Gemäss etlichen Untersuchungen ist es aber oftmals weder der Kaufpreis noch sind es die erwarteten Betriebskosten (inklusive neue Abgaben), welche Automobilist:innen vom Erwerb eines Elektrofahrzeugs abhalten. Vielmehr ist es die Sorge um die stetige und hinreichende Verfügbarkeit von Strom sowie das Wissen um eine leider noch zu wenig gut und flächendeckend ausgebaute Ladeinfrastruktur. Daher muss parallel zur Einführung der neuen Besteuerung von Elektroautos unbedingt auch der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur – insbesondere auch in Mietüberbauungen, und dort ohne Kostenabwälzung auf die Mieter:innen – sowie natürlich im Allgemeinen der Umbau der Energieversorgung beschleunigt werden.

Dennoch bleibt fraglich, ob der im erläuternden Bericht erwartete Anteil von 30 Prozent Elektrofahrzeugen am Personenwagenbestand bis 2030 wirklich erreicht werden kann. Was dazu gemäss Expert:innen dringend nötig wäre, ist eine Verschärfung der CO2-Emisionsvorschriften für Neufahrzeuge sowie allgemein eine ausreichende CO2-Bepreisung. Die vom Bundesrat kürzlich kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes sind diesbezüglich jedoch unzureichend, was es zu korrigieren gilt. Ansonsten ist die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs akut gefährdet.

Gleichzeitig ist für die Gewerkschaften klar, dass ein nachhaltiges Mobilitätskonzept der Zukunft keineswegs darin bestehen kann, den gesamten motorisierten Individualverkehr von Benzin- auf Elektroantriebe umzustellen und dann wortwörtlich weiterzufahren wie bisher. Im Gegenteil: Der motorisierte Individualverkehr ist – auch in seiner elektrisch angetriebenen Version – ganz grundsätzlich viel zu energie-, platz- und ressourcenintensiv. Deshalb braucht es im Gleichschritt mit der Energiewende eine ebenso grundlegende Mobilitätswende, in deren Zentrum die Stärkung des öffentlichen Verkehrs steht. Erforderlich ist eine massive Erhöhung des «Modalsplits» zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Dazu bedarf es weiterhin und stetig massiver öffentlicher Investitionen, welche wiederum unseres Erachtens verstärkt über die Einnahmen der Abgabenelemente des motorisierten Individualverkehrs (darunter namentlich auch die neue Abgabe auf Elektromobilität) finanziert werden sollten. **Im Grundsatz fordert der SGB daher eine Erhöhung des Abgabenanteils der Mineralölsteuer und der neuen Abgabe auf Elektrofahrzeuge in den Bundeshaushalt sowie den Bahninfrastrukturfonds BIF** (indirekt über den Anteil der «Spezialfinanzierung Strasseninfrastruktur»).

Mit dieser Vorlage werden zwei Gesetzesentwürfe für mögliche Erhebungsvarianten der neu geplanten Abgabe bzw. Steuer unterbreitet. Bei der Variante «Fahrleistung» (Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen) bemisst sich die Abgabe nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Bei der Variante «Ladestrom» (Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge) bemisst sich die Steuer nach der Energiemenge in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Wie der erläuternde Bericht sehr detailliert aufzeigt, haben beide Varianten systemimmanente Vor- und Nachteile bzw. es ergeben sich bei beiden Varianten wesentliche Umsetzungsprobleme. **Der SGB spricht sich seinerseits für die Variante «Ladestrom» aus.** Dies

deshalb, weil damit unseres Erachtens die im erläuternden Bericht korrekt aufgeführten Anforderungen an ein künftiges Erhebungssystem (technische Machbarkeit, Zuverlässigkeit, Manipulationssicherheit, Benutzerfreundlichkeit, Kosteneffizienz, Skalierbarkeit, Datensicherheit) klar besser erfüllt werden können. In der Praxis bewährt und im Vollzug einfach umsetzbar ist heute die Erhebung der Mineralölsteuern. Dies ergibt sich insbesondere durch den Umstand, dass der Bund die Mineralölsteuern nur bei den zahlenmässig begrenzten Importeuren und Unternehmen erhebt, welche ihrerseits die Steuer auf die zahlreichen Endverbraucher:innen abwälzen, ohne dass dies der Bund aufwändig selbst tun müsste. Mit der Variante «Ladestrom» würde die Besteuerung in analoger Weise an der Quelle stattfinden, nämlich bei öffentlichen und privaten Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Zählern. Zwar gibt es auch für diese Variante noch viele Umsetzungsfragen und grundsätzlich nicht wenige Umgehungsmöglichkeiten, wie etwa das Laden mit dem Notladekabel an einer Haushaltssteckdose oder mit einer mobilen Ladeeinrichtung an einer Industriesteckdose. Ebenfalls muss vermieden werden können, dass im Rahmen von bidirektionalem Laden unrechtmässig Steuerrückerstattungen erwirkt werden könnten. Das Umgehungspotenzial ist aber bei der Variante «Fahrleistung» augenscheinlich um ein Vielfaches höher, denn diese basiert ganz grundsätzlich auf dem Konzept einer dezentralen Selbstdeklaration von (Millionen von) Fahrzeughalter:innen. Auch der Vollzugsaufwand wäre in jedem Fall deutlich höher und sämtliche Anreize zur Energieeffizienz würden – im Gegensatz zur Mineralölsteuer – wegfallen, sowohl bezüglich der Fahrzeuge selbst als auch bezüglich der Fahrweise der Automobilist:innen.

Zusätzlich und unabhängig zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge soll mit dieser Vorlage die Regelung zur Verwendung der Reinerträge aus der Automobilsteuer angepasst werden. Diese Erträge fliessen heute zu 100 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Künftig sollen sie hälftig in den NAF und hälftig in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. **Der SGB unterstützt diese Änderung.**

Darüber hinaus möchten wir Folgendes festhalten: Die Ablehnung des Autobahnausbaus in der Volksabstimmung vom November 2024 hat klar gezeigt, dass sich die Bevölkerung kein ungebremstes Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs wünscht. Die hiermit in Vernehmlassung gegebene Vorlage müsste dieses Verdikt unseres Erachtens zwingend berücksichtigen. Am wirksamsten geschähe dies durch eine Erhöhung, namentlich eine Verdoppelung, der Beiträge an die Agglomerationsprogramme innerhalb des NAF (welcher massgeblich durch die Mineralölsteuer und künftig durch die neue E-Auto-Steuer alimentiert wird).

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Pierre-Yves Maillard
Präsident

Reto Wyss
Zentralsekretär

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Verzicht auf Stellungnahme

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Siehe dazu Ausführungen im Begleitschreiben

Anhang: 20260109_vnla_sgv_ersatzabgabe_de

Dachorganisation der Schweizer KMU
Organisation faîtière des PME suisses
Organizzazione mantello delle PMI svizzere
Umbrella organization of Swiss SME

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026 sgv-ml/ym

Vernehmlassungsantwort: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität sinken die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Dadurch ist die Finanzierung der Bundesaufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr langfristig nicht mehr gewährleistet. Die Vorlage hat zum Ziel, diese Ausfälle zu kompensieren, indem eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge eingeführt wird. Es ist eine gleichwertige Abgabenhöhe zur Mineralölsteuer vorgesehen. Die Vorlage stellt zwei verschiedene Umsetzungsvarianten vor. Einerseits die Variante «Fahrleistung». Dabei bemiss sich der Betrag für die Abgabe nach der Anzahl der in der Schweiz zurückgelegten Kilometer, sowie dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Andererseits wird die Variante «Ladestrom» vorgeschlagen. Dabei bemisst sich die Höhe der Steuer nach der elektrischen Energie in Kilowattstunden, welche zum Aufladen des Fahrzeugs verwendet wird. Zudem ist eine Anpassung der Bundesverfassung vorgesehen, damit die Verwendung der Einnahmen analog zur Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt. Und zuletzt ist vorgesehen, dass künftig 50 Prozent der Einnahmen aus der Automobilsteuer in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen können, um beispielsweise die Vorgaben der Schuldenbremse einzuhalten.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt den Grundsatz, dass alle Nutzer der Mobilitätsinfrastrukturen gleichermassen zu deren Finanzierung beitragen sollen. Dazu müssen für den sgv jedoch gewisse Grundbedingungen erfüllt sein. Auf diese, sowie auf die in der Vorlage vorgeschlagenen Umsetzungsvarianten einer Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge geht der sgv im Folgenden detaillierter ein.

Anerkennung des Grundsatzes des gleichen Beitrags zur Infrastrukturfinanzierung

Die Einnahmen aus den Mineralölsteuern fliessen teilweise in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Dieses Finanzierungsgefäss dient der Sicherstellung des Unterhalts und des Ausbaus der Strassenverkehrsinfrastruktur. Namentlich werden die Gelder für die Nationalstrassen, sowie für Beiträge an die Verkehrsprogramme der Agglomerationen aufgewendet. Der sgv ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass

Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Aufgrund der Tatsache, dass diese Finanzierung heute unter anderem über eine Abgabe auf fossilen Treibstoffen sichergestellt wird, führt dazu, dass Halter von Elektrofahrzeugen gegenwärtig nicht denselben Beitrag leisten wie solche von äquivalenten Benzin- und Dieselfahrzeuge. Die Gleichstellung der verschiedenen Antriebsarten – durch die Einführung einer Steuer oder Abgabe für Elektrofahrzeuge – wird vom sgv daher grundsätzlich befürwortet.

Bevorzugung der Variante «Fahrleistung» mit Selbstdeklaration (für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge) bzw. über das Erhebungssystem der LSVA (für schwere Nutzfahrzeuge)

Grundsätzlich ist die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung» als systemkonformer zu beurteilen. Denn bei ihr würde – analog zur Mineralölsteuer – der Treibstoff (Strom, analog zu Benzin/Diesel) besteuert. Abgabepflichtig wären ebenfalls analog zur Mineralölsteuer die Betreiber der Einrichtungen, an welchen der Treibstoff bezogen wird (öffentliche und private Ladeeinrichtungen, analog zu Tankstellen), wobei die Abgabe von den Betreibern an die Fahrzeughalter weitergereicht würde.

Die Variante «Ladestrom» weist jedoch einige gewichtige Mängel auf. Dazu gehört insbesondere, dass bei dieser Variante keine Äquivalenz zu den Mineralölsteuern gegeben wäre, wodurch namentlich leichte und schwere Nutzfahrzeuge finanziell stärker belastet würden. Dies würde zu einer Ungleichbehandlung zulasten der KMU führen, welche die häufigsten Halter von Fahrzeugen dieser beiden Kategorien sind – beispielsweise von Handwerkern und Transportunternehmen. Hinzu kommen bei der Variante «Ladestrom» die hohen Vollzugskosten, die hohe technische Komplexität, welche zum geplanten Einführungszeitpunkt noch keine effiziente und effektive Besteuerung im Rahmen der definierten Grundprinzipien erlauben würde, sowie weitere Schwachpunkte.

Aus diesem Gründen bevorzugt der sgv die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom». Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgen kann. Bei allen weiteren Fahrzeugkategorien fordert der sgv eine Erfassung per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der sgv jedoch explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) – selbst, wenn diese nicht genutzt würden – und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der sgv grundsätzlich ab.

Gestaffelte Einführung zur Abfederung negativer Auswirkungen auf die Automobil- und Strassentransportbranche

Der sgv schätzt die Dringlichkeit der schnellstmöglichen Einführung einer Abgabe/Steuer als geringer ein als dies in der Vorlage angenommen wird. Dies aufgrund der einnahme- und ausgabenseitigen Entwicklungen des NAF. Einerseits nimmt die Verbreitung von Elektrofahrzeugen nicht so schnell zu wie ursprünglich angenommen. Die Branche verzeichnet stagnierende Absatzzahlen. Entsprechend ist davon auszugehen, dass der Rückgang der Einnahmen aus den Mineralölsteuern in den kommenden Jahren weniger markant sein wird als ursprünglich angenommen. Andererseits ist bei den Projekten für die Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme ein merklicher Umsetzungsstau zu verzeichnen. Folglich dürften auch die Entnahmen aus dem NAF in den kommenden Jahren geringer ausfallen als ursprünglich angenommen.

Nichtsdestotrotz befürwortet der sgv eine Einführung der neuen Abgabe/Steuer per 2030. Denn die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat für den sgv angesichts der steigenden Mobilitätsnachfrage, der Kapazitätsengpässe und Überlastung der Infrastrukturen, sowie der gegenwärtig finanzpolitisch unsicheren Zeiten hohe Priorität.

Jedoch stellt der sgv auch fest, dass eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge unweigerlich zu finanziellen Mehrbelastungen für die Automobil- und Strassentransportbranche führen wird. Beide Branchen

sehen sich aktuell mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Der Automobilimport kämpft damit, genügend Elektrofahrzeuge abzusetzen, um die Flottenziele erreichen zu können. Eine Verteuerung dieser Fahrzeuge durch die Einführung einer neuen Abgabe/Steuer dürfte künftig kaum dazu beitragen, diese Situation zu verbessern. Im Bereich des Strassentransports befindet sich aktuell eine Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA in der parlamentarischen Beratung, welche eine Unterstellung der Elektrofahrzeuge unter die LSVA ab 2029 vorsieht. Käme zum selben Zeitpunkt auch noch eine neue Abgabe/Steuer auf ebendiesen Fahrzeugen hinzu, würde dies die Planungs- und Investitionssicherheit der Transportunternehmen stark beeinträchtigen.

Um die negativen Auswirkungen auf die Automobil- und Strassentransportbranche abzumildern, fordert der sgv daher eine Staffelung der neuen Abgabe/Steuer ab dem Einführungszeitpunkt 2030.

Ausserdem weist der sgv darauf hin, dass die heutigen Flottenziele mit ihrer starren Auslegung am Markt vorbeizielen – denn Elektrofahrzeuge werden von den Kunden nicht in einem ausreichenden Masse nachgefragt, um diese erreichen zu können. Die daraus resultierenden Strafzahlungen schaden den betroffenen Unternehmen, und der Wirtschaft als Ganzes. Daher regt der sgv an, die heutigen Flottenziele in Koordination mit den betroffenen Branchen zu überdenken. Dazu sollten auch die Entwicklungen in der EU einbezogen werden, allen voran die für den Zeitraum 2025 – 2027 vorgesehene Flexibilisierungslösung.

Keine Änderung der Bundesverfassung

Gemäss Artikel 131 der Bundesverfassung kann der Bund bereits heute eine Abgabe auf Elektrofahrzeugen erheben, deren Einnahmen gemäss Artikel 86 Bundesverfassung vollumfänglich in den NAF fliessen würden. Bei der Mineralölsteuer gilt hingegen ein anderer Verteilschlüssel (50 Prozent fliessen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, in der Regel 10 Prozent in den NAF und 40 Prozent in den allgemeinen Bundeshaushalt). In der Vorlage ist eine Änderung der Bundesverfassung vorgesehen, um den Verteilschlüssel der neuen Abgabe/Steuer analog zur Mineralölsteuer auszugestalten.

Der sgv erachtet eine Änderung der Bundesverfassung als nicht zwingend nötig, da bereits heute die Möglichkeit besteht, eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. Dass die Einnahmen aus dieser Abgabe/Steuer vollumfänglich zweckgebunden in den NAF fliessen würden, erachtet der sgv insofern als folgerichtig, als dass dies der langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung dienen würde – was das deklarierte Ziel dieser Vorlage ist.

Daher fordert der sgv, auf die vorgesehenen Verfassungsänderung zu verzichten und die Einnahmen aus der Abgabe/Steuer stattdessen vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen.

Keine Umverteilung der Gelder aus der Automobilsteuer

Als Letztes – und nur am Rande erwähnt – beabsichtigt die Vorlage, die Einnahmen aus der Automobilsteuer künftig nicht mehr zu 100, sondern nur noch zu 50 Prozent in den NAF einfliessen zu lassen. Die Hälfte dieser Einnahmen soll in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen können, um beispielsweise die Vorgaben der Schuldenbremse einhalten zu können.

Dieses Vorgehen kritisiert der sgv schärfstens. Bei dieser Vorlage handelt es sich wie bereits erwähnt um eine Vorlage zur langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung – und nicht um eine Sanierungsvorlage für die Bundeskasse. Daher ist von Umverteilungsmassnahmen wie der Zweckentfremdung von 50 Prozent der Automobilsteuereinnahmen abzusehen.

Dieses Vorhaben würde auch der Logik der Vorlage zuwiderlaufen: Die Finanzierung des NAF sicherzustellen, indem ihm zusätzliche Mittel aus einer neuen Abgabe/Steuer zugeführt werden, und ihm gleichzeitig die Mittel aus der Automobilsteuer zu entziehen, wäre paradox.

Daher fordert der sgv, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuereinnahmen zweckgebunden in den NAF fliessen sollen.

Fazit: Unterstützung mit Vorbehalten und Änderungsanträgen

Abschliessend kann die Position des sgv wie folgt zusammengefasst werden: Der sgv unterstützt den Grundsatz, dass alle Nutzer der Infrastruktur gleichermassen zu deren Finanzierung beitragen sollen. Entsprechend befürwortet er die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge, sofern die folgenden Grundbedingungen erfüllt sind:

- Ausgestaltung der Abgabe gemäss der Variante «Fahrleistung» unter der Voraussetzung, dass diese für schwere Nutzfahrzeuge über die LSVA-Systeme und für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge per Selbstdeklaration erhoben wird (und nicht mittels Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, mittels externer Geräte oder sonstiger technischer Lösungen);
- Gestaffelte Einführung der Abgabe zur Abmilderung der negativen Auswirkungen auf die KMU;
- Verzicht auf eine Änderung der Bundesverfassung und Beibehaltung der vollumfänglichen Mittelverwendung zugunsten des NAF;
- Verzicht auf eine Änderung der Verwendung der Automobilsteuer und Beibehaltung deren vollumfänglichen, zweckgebundenen Einlage in den NAF.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Urs Furrer
Direktor

Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage
- erwähnt

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben der Einführung einer Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge beabsichtigt die Vorlage ausserdem, die Einnahmen aus der Automobilsteuer künftig nicht mehr zu 100, sondern nur noch zu 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) einfliessen zu lassen. Die Hälfte dieser Einnahmen soll in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen können, um beispielsweise die Vorgaben der Schuldenbremse einhalten zu können. Dieses Vorgehen kritisiert der sgv schärfstens. Bei dieser Vorlage handelt es sich um eine Vorlage zur langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung - und nicht um eine Sanierungsvorlage für die Bundeskasse. Daher ist von Umverteilungsmassnahmen wie der Zweckentfremdung von 50 Prozent der Automobilsteuereinnahmen abzusehen. Dieses Vorhaben würde auch der Logik der Vorlage zuwiderlaufen: Die Finanzierung des NAF sicherzustellen, indem ihm zusätzliche Mittel aus einer neuen Abgabe/Steuer zugeführt werden, und ihm gleichzeitig die Mittel aus der Automobilsteuer zu entziehen, wäre paradox. Daher fordert der sgv, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuereinnahmen zweckgebunden in den NAF fliessen sollen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einnahmen aus den Mineralölsteuern fliessen teilweise in den NAF. Dieses Finanzierungsgefäss dient der Sicherstellung des Unterhalts und des Ausbaus der Strassenverkehrsinfrastruktur. Namentlich werden die Gelder für die Nationalstrassen, sowie für Beiträge an die Verkehrsprogramme der Agglomerationen aufgewendet. Der sgv ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Aufgrund der Tatsache, dass diese Finanzierung heute unter anderem über eine Abgabe auf fossilen Treibstoffen sichergestellt wird, führt dazu, dass Halter von Elektrofahrzeugen gegenwärtig nicht denselben Beitrag leisten wie solche von äquivalenten Benzin- und Dieselfahrzeuge. Die Gleichstellung der verschiedenen Antriebsarten - durch die Einführung einer Steuer oder Abgabe für Elektrofahrzeuge - wird vom sgv daher grundsätzlich befürwortet.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der gewichtigen Mängel der Variante «Ladestrom» - insbesondere wegen der fehlenden Äquivalenz bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen gegenüber den Mineralölsteuern, was zu Ungleichbehandlungen zulasten der KMU führen würde - bevorzugt der sgv die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom», obschon letztere grundsätzlich als systemkonformer zu beurteilen wäre. Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgen kann. Bei allen weiteren Fahrzeugkategorien fordert der sgv eine Erfassung per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der sgv jedoch explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) - selbst, wenn diese nicht genutzt würden - und damit die

	Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der sgv grundsätzlich ab.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich ist die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung» als systemkonformer zu beurteilen. Denn bei ihr würde - analog zur Mineralölsteuer - der Treibstoff (Strom, analog zu Benzin/Diesel) besteuert. Abgabepflichtig wären ebenfalls analog zur Mineralölsteuer die Betreiber der Einrichtungen, an welchen der Treibstoff bezogen wird (öffentliche und private Ladeeinrichtungen, analog zu Tankstellen), wobei die Abgabe von den Betreibern an die Fahrzeughalter weitergereicht würde. Die Variante «Ladestrom» weist jedoch einige gewichtige Mängel auf. Dazu gehört insbesondere, dass bei dieser Variante keine Äquivalenz zu den Mineralölsteuern gegeben wäre, wodurch namentlich leichte und schwere Nutzfahrzeuge finanziell stärker belastet würden. Dies würde zu einer Ungleichbehandlung zulasten der KMU führen, welche die häufigsten Halter von Fahrzeugen dieser beiden Kategorien sind - beispielsweise von Handwerkern und Transportunternehmen. Hinzu kommen bei der Variante «Ladestrom» die hohen Vollzugskosten, die hohe technische Komplexität, welche zum geplanten Einführungszeitpunkt noch keine effiziente und effektive Besteuerung im Rahmen der definierten Grundprinzipien erlauben würde, sowie weitere Schwachpunkte. Aus diesem Gründen bevorzugt der sgv die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom».

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der sgv ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Aus diesem Grund befürwortet der sgv das Prinzip, wonach die Höhe der neuen Abgabe/Steuer derjenigen der Mineralölsteuern auf einem äquivalenten Diesel- oder Benzinfahrzeug entsprechen soll.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die heutige Finanzierungslogik über die Mineralölsteuern basiert auf dem Prinzip, dass das Ausmass, in welchem ein Verkehrsteilnehmer die Infrastruktur nutzt, darüber entscheidet, in welchem Masse er sich an deren Finanzierung zu beteiligen hat (Verursacherprinzip). Diese Logik gilt es, auf die neue Steuer/Abgabe zu übertragen. Entsprechend ist auch bei deren Ausgestaltung darauf zu achten, dass Fahrzeughalter, welche die Infrastruktur stärker beanspruchen (also mehr fahren) auch einen grösseren Teil zu deren Finanzierung beitragen als solche, die sie weniger stark beanspruchen (also weniger fahren). Daher ist von einer pauschalen Abgabe – abgesehen von klar definierten Ausnahmefällen – abzusehen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Der sgv befürwortet eine Einführung der neuen Abgabe/Steuer per 2030. Denn die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat für den sgv angesichts der steigenden Mobilitätsnachfrage, der Kapazitätsengpässe und Überlastung der Infrastrukturen, sowie der gegenwärtig finanzpolitisch unsicheren Zeiten hohe Priorität. Jedoch stellt der sgv auch fest, dass eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge unweigerlich zu finanziellen Mehrbelastungen für die Automobil- und Strassentransportbranche führen wird. Beide Branchen sehen sich aktuell mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Der Automobilimport kämpft damit, genügend Elektrofahrzeuge abzusetzen, um die Flottenziele erreichen zu können. Eine Verteuerung dieser Fahrzeuge durch die Einführung einer neuen Abgabe/Steuer dürfte künftig kaum dazu beitragen, diese Situation zu verbessern. Im Bereich des Strassentransports befindet sich aktuell eine Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA in der parlamentarischen Beratung, welche eine Unterstellung der Elektrofahrzeuge unter die LSVA ab 2029 vorsieht. Käme zum selben Zeitpunkt auch noch eine neue Abgabe/Steuer auf ebendiesen Fahrzeugen hinzu, würde dies die Planungs- und Investitionssicherheit der Transportunternehmen stark beeinträchtigen. Um die negativen Auswirkungen auf die Automobil- und Strassentransportbranche abzumildern, fordert der sgv daher eine Staffelung der neuen Abgabe/Steuer ab dem Einführungszeitpunkt 2030.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der sgv erachtet eine Änderung der Bundesverfassung als nicht zwingend nötig, da bereits heute die Möglichkeit besteht, eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. Dass die Einnahmen aus dieser Abgabe /Steuer vollumfänglich zweckgebunden in den NAF fliessen würden, erachtet der sgv insofern als folgerichtig, als dass dies der langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung dienen würde – was das deklarierte Ziel dieser Vorlage ist. Daher fordert der sgv, auf die vorgesehenen Verfassungsänderung zu verzichten und die Einnahmen aus der Abgabe/Steuer stattdessen vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen kann. Bei allen weiteren Fahrzeugkategorien fordert der sgv eine Erfassung per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der sgv jedoch explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) – selbst, wenn diese nicht genutzt würden – und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige

	Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der sgv grundsätzlich ab.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe soll – wie die heutige Mineralölsteuer – dem Verursacherprinzip gerecht werden (siehe dazu Antwort zu Frage 1.5). Da auch ausländische Fahrzeuge, welche in der Schweiz unterwegs sind, die Schweizer Infrastruktur nutzen, sollen auch deren Halter gemäss geltender Logik zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen. Dadurch ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer sichergestellt, und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer KMU wird nicht beeinträchtigt. Wären ausländische Fahrzeughalter von der Abgabe befreit, würde dies zu einer ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrung führen, was der sgv ablehnt.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der sgv fordert bei allen Fahrzeugkategorien ausser schweren Nutzfahrzeugen (bei welchen die Erfassung über die vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen soll) eine Erfassung ausschliesslich per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der sgv indes explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) - selbst, wenn diese nicht genutzt würden - und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der sgv grundsätzlich ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10. Zur Kompensation von im Ausland gefahrenen Kilometern befürwortet der sgv den in der Vorlage vorgesehenen Pauschalabzug.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der Bevorzugung der Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom» (siehe dazu Ausführungen zu Frage 1.3) verzichtet der sgv auf die Beantwortung der Fragen 3.1 bis 3.8.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

5. Stellungnahmen Interkantonale Organisationen / Organisations intercantonales / Organizzazioni intercantonali

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS Präsidium

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa Association des services des automobiles asa Associazione dei servizi della circolazione asa

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Verzicht auf Stellungnahme

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Anhang: Stellungnahme BPUK Abgabe Elektrofahrzeuge

BPUK DTAP DCPA

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 25. November 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme des BPUK-Vorstands

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat am 26. September 2025 die im Betreff genannte Vernehmlassung eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und kommen dieser gerne nach.

Grundsätzliche Einordnung
Der BPUK-Vorstand teilt die Einschätzung des Bunderates, dass angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern gezielte Massnahmen erforderlich sind, um die nachhaltige Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen. Bund und Kantone benötigen die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die Vorlage im Grundsatz und teilen die Auffassung, dass sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge an der Finanzierung des Strassenverkehrs beteiligen sollten. Basierend auf den Prognosen des ASTRA, die bereits in einigen Jahren Liquiditätsengpässe für den NAF und die SFSV voraussagen, erachten wir den geplanten Einführungszeitpunkt 2030 als nachvollziehbar.

Darüber hinaus teilt der BPUK-Vorstand auch die Grundprinzipien, nach denen die neue Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge konzipiert werden soll:

- ***Grundsatz der Kompensation***: Ziel der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge ist, die rückläufigen Einnahmen aus den Mineralsteuer zu kompensieren, nicht Mehrerträge zu generieren.
- ***Äquivalenzprinzip***: Die durschnittliste Abgabe- / Steuerlast für Elektrofahrzeuge soll möglichst gleichwertig ausfallen, wie bei Verbrennerfahrzeugen.

Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@bpuk.ch
www.bpuk.ch

- ***Gleichbleibende Mittelverwendung***: Die Einnahmen aus der Abgabe für Elektrofahrzeuge sollen analog den Einnahmen aus der Mineralölsteuer verwendet werden, d.h. die heutige Finanzarchitektur und ihre Mittelflüsse bleiben unverändert.

Keine Hemmnisse schaffen für den Umstieg auf Elektromobilität
Der Umstieg auf Elektromobilität ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Es ist daher zentral, dass die neue Regelung den Umstieg auf Elektromobilität nicht zusätzlich hemmt. Es soll daher eine Regelung eingeführt werden, dass die neue Abgabe erst in Kraft tritt, wenn ein ausreichend grosser Anteil von Elektrofahrzeugen (vollelektrisch) am Bestand erreicht wird (z.B. 20%). So wird sichergestellt, dass die Regelung erst greift, wenn die Elektromobilität genügend stärker etabliert ist.

Weitere Erwartungen der BPUK an die Umsetzung
In der Vernehmlassungsvorlage werden zwei Varianten (Fahrleistung vs. Ladestrom) für die Erhebung der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge vorgeschlagen. Deren Umsetzung bzw. der Vollzug fällt nicht in den Aufgabenbereich der BPUK. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Bewertung und Priorisierung der beiden Varianten und konzentrieren uns stattdessen auf die wichtigsten (übergeordneten) Erwartungen.

Unabhängig von der gewählten Variante muss das neue Erhebungssystem zuverlässig, einfach, effizient und kostengünstig sein. Dies sowohl aus Sicht der Vollzugsbehörden als auch der Abgabepflichtigen. Darüber hinaus muss das Erhebungssystem manipulationssicher sein, so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe / Steuer auch ohne kostspielige Kontroll- und Durchsetzungsmassnahmen sichergestellt werden kann. Weiter sollte eine möglichst technologieneutrale Umsetzung angestrebt werden, damit künftige, heute noch nicht absehbare Entwicklungen, später noch mitberücksichtig werden können. Ausserdem sind bei der Abgabeerhebung die Grundsätze des Datenschutzes (namentlich «Privacy by Desing» und «Privacy by Default») einzuhalten.

Im Rahmen der Arbeiten an der Vorlage wurde als Alternative zu den beiden obenstehenden Varianten auch eine pauschale Abgabe für alle E-Fahrzeuge geprüft und verworfen. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine pauschale Abgabe nicht verursachergerecht wäre, da sie in keinem Verhältnis zum Umfang der Infrastrukturnutzung steht und unter anderem bezüglich Nachhaltigkeit falsche Anreize setzen würde.

Keine Sparmassnahmen durch die Hintertür: Anpassung von Art. Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung
Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst.

Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der

BPUK DTAP DCPA

Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. **Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir entschieden ab.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

Der Präsident

Jean-François Steiert

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Beilage:
-Vernehmlassungsfragebogen

Kopie:
-Mitglieder der BPUK

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnt die BPUK entschieden ab.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der BPUK-Vorstand teilt die Einschätzung des Bunderates, dass angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern gezielte Massnahmen erforderlich sind, um die nachhaltige Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen. Bund und Kantone benötigen die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr. Vor diesem Hintergrund teilen wir die Auffassung, dass sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge an der Finanzierung des Strassenverkehrs beteiligen soll.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung und der Vollzug der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge fällt nicht in den Aufgabenbereich der BPUK. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Bewertung und Priorisierung der beiden Varianten und konzentrieren uns stattdessen auf die wichtigsten (übergeordneten) Erwartungen. Unabhängig von der gewählten Variante muss das neue Erhebungssystem zuverlässig, einfach, effizient und kostengünstig sein. Dies sowohl aus Sicht der Vollzugsbehörden als auch der Abgabepflichtigen. Darüber hinaus muss das Erhebungssystem manipulationssicher sein, so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe / Steuer auch ohne kostspielige Kontroll- und Durchsetzungsmassnahmen sichergestellt werden kann. Weiter sollte eine möglichst technologieneutrale Umsetzung angestrebt werden, damit künftige, heute noch nicht absehbare Entwicklungen, später noch mitberücksichtig werden können. Ausserdem sind bei der Abgabeerhebung die Grundsätze des Datenschutzes (namentlich «Privacy by Desing» und «Privacy by Default») einzuhalten.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe wäre nicht verursachergerecht, da sie in keinem Verhältnis zum Umfang der Infrastrukturnutzung steht und in Punkto Nachhaltigkeit falsche Anreize setzen würde

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Umstieg auf Elektromobilität ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Es ist daher zentral, dass die neue Regelung den Umstieg auf Elektromobilität nicht zusätzlich hemmt. Es soll daher eine Regelung eingeführt werden, dass die neue Abgabe erst in Kraft tritt, wenn ein ausreichend grosser Anteil von Elektrofahrzeugen (vollelektrisch) am Bestand erreicht wird (z.B. 20%). So wird sichergestellt, dass die Regelung erst greift, wenn die Elektromobilität genügend stark etabliert ist.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art.

	13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Frage 1.2

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Die BPUK unterstütz die Anpassung der Bundesverfassung mit Ausnahme von Art. 86 Abs. 2 Bst. b (siehe detaillierte Stellungnahme).

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: b. ~~mindestens 5~~ 100 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;

Gegenvorschlag	~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe e,~~ ~~2. der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen,~~ ~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis:~~ ~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;~~ ~~b. 28 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~ ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir entschieden ab.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP / FKS) remercie pour la possibilité de participer à cette procédure de consultation. Après analyse des documents, nous n'avons pas de remarques à formuler et ne soumettons pas de prise de position spécifique pour ce projet.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP / FKS) remercie pour la possibilité de participer à cette procédure de consultation. Après analyse des documents, nous n'avons pas de remarques à formuler et ne soumettons pas de prise de position spécifique pour ce projet.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP / FKS) remercie pour la possibilité de participer à cette procédure de consultation. Après analyse des documents, nous n'avons pas de remarques à formuler et ne soumettons pas de prise de position spécifique pour ce projet.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP / FKS) remercie pour la possibilité de participer à cette procédure de consultation. Après analyse des documents, nous n'avons pas de remarques à formuler et ne soumettons pas de prise de position spécifique pour ce projet.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP / FKS) remercie pour la possibilité de participer à cette procédure de consultation. Après analyse des documents, nous n'avons pas de remarques à formuler et ne soumettons pas de prise de position spécifique pour ce projet.

Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: KöV-Stellungahme Abgabe Elektrofahrzeuge

KÖV CTP CTP

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: keine Steuer für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat am 26. September 2025 die im Betreff genannte Vernehmlassung eröffnet. Wir unterstützen diesbezüglich die Stellungahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und haben ergänzend dazu folgendes Anliegen.

Keine Abgabe / Steuer für Elektrobusse des öffentlichen Verkehrs
Das neue Bundesgesetz sieht für diverse Fahrzeuge eine Abgabenbefreiung vor – namentlich für landwirtschaftliche Traktoren und Arbeitsmaschinen. Für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sind hingegen keine Ausnahmen vorgesehen, sie sollen die volle Abgabe / Steuer bezahlen. Der KöV-Vorstand lehnt die vorgeschlagene Regelung aus folgenden Gründen ab.

1. Der öffentliche Verkehr ist ein Grundpfeiler der Schweizer Wirtschafts- und Klimapolitik. Elektrobusse leisten einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen und lokalen Emissionen. Eine zusätzliche Abgabe würde die Wirtschaftlichkeit dieser klimaschonenden Technologie schwächen und läuft Gefahr, die fortlaufende Elektrifizierung zu behindern. Dies widerspricht den nationalen Dekarbonisierungszielen.

2. Der öffentliche Verkehr ist ein Service Public. Der Orts- und Regionalverkehr werden von den Kantonen und dem Bund mit mehreren Milliarden Franken pro Jahr abgegolten. Die neue Abgabe / Steuer würde folglich zu einem erheblichen Teil von der öffentlichen Hand getragen. Das ist fiskalpolitisch nicht zielführend, weil die entsprechenden Gelder lediglich innerhalb des Systems verschoben würden. Einerseits käme es zu einem Mittelabfluss von den Kantonen hin zum Bund (NAF). Anderseits wären Verschiebungen zwischen verschiedenen Finanzierungsgefässen des Bundes die Folge (konkret vom RPV-Verpflichtungskredit hin zum NAF).

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

KÖV CTP CTP

Vor diesem Hintergrund stellt der KöV-Vorstand den folgenden Antrag:

Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit einer Konzession des Bundes sind von der Abgabe bzw. Besteuerung für Elektrofahrzeuge auszunehmen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres Anliegens und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Der Präsident

Fabian Peter

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Kopie an:
- Mitglieder der KöV
- C. Hostettler, BAV

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Verzicht auf Stellungnahme

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Regierungskonferenz der Gebirgskantone

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Gebirgskantone - VL zur Abgabe auf E-Fahrzeuge (def_16_12_2025)

DIE GEBIRGSKANTONE
Regierungskonferenz der Gebirgskantone
Conférence gouvernementale des cantons alpins
Conferenza dei governi dei cantoni alpini
Conferenza da las regenzas dals chantuns alpins

Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per e-mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Chur, 16. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

STELLUNGNAHME

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sie haben uns eingeladen, an der Vernehmlassung zur vorerwähnten Vorlage teilzunehmen. Nach Einsicht in die Unterlagen nimmt die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (**RKGK**), bestehend aus den Kantonen Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Appenzell Innerrhoden, Graubünden, Tessin und Wallis nachstehend Stellung, wobei sich die Regierungen in wenigen Fragen abweichende Gewichtungen vorbehalten:

1. ZUSAMMENFASSUNG

Die RKGK begrüsst das Bemühen um die Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern und befürwortet dabei die Variante «Fahrleistung». Zusätzlich beantragen wir aus Gründen des Pragmatismus die vertiefte Prüfung einer Alternativlösung analog der «RUC-Lizenz» in Neuseeland.

Nebst der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage aber auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden, wonach die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen (heute 100 Prozent). Dies ist für die RKGK inakzeptabel. Sie lehnt die Vorlage deshalb integral ab, wenn auf Verfassungsstufe nicht gewährleistet wird, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

Präsidentin: Regierungsrätin Dr. Carmelia Maissen
Generalsekretär: lic.iur. Fadri Ramming
Hinterm Bach 6, Postfach 539, 7001 Chur
Tel. 081 250 45 61
kontakt@gebirgskantone.ch
www.gebirgskantone.ch

2. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

2.1 Kompensation der drohenden Einnahmeausfälle begrüssenswert

Die Gebirgskantone verfügen über Strassennetze, die aufgrund ihrer geografischen Gegebenheiten weitverzweigt, d.h. lang sind. Die topografischen erfordern viele kostenintensive Schutz- und Kunstbauten und die klimatischen Bedingungen «nagen» stärker am Bestand was höhere Unterhaltskosten nach sich zieht. Kurz: Die Gebirgskantone sind stark daran interessiert, dass die sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer kompensiert werden.

2.2 Zustimmung nur bei Korrektur der vorgeschlagenen Verfassungsänderung

Nebst der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden.

Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen, dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen soll. Diese Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge und ist im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine dermassen weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Laut Voranschlag des Bundes für das Jahr 2025 beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer rund 558 Millionen Franken, was etwa eine Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Infrastruktur gefährden.

Aus diesem Grunde können müssen wir die Vorlage integral ablehnen, es sei denn, dass dieser Vorschlag zurückgenommen wird und auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufliessen.

ANTRAG

Verzicht auf die geplante Verfassungsänderung. Sicherstellung, dass weiterhin 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufliessen.

2.3 Variantenwahl

Bezüglich der zur Diskussion gestellten Varianten vermag einzig die Variante «Fahrleistung» zu überzeugen. Sie ist pragmatischer, kostengünstiger in der Einführung und im Betrieb, technologisch weniger systemanfällig und sie generiert zudem auch höhere Bruttoeinnahmen. Demgegenüber sind die realen Vollzugskosten beim Bund zwar höher, wenn im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen dann aber prozentual wieder leicht geringer.

Auf eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugarten oder Gesamtgewicht der Fahrzeuge ist jedoch zu verzichten. Einerseits wird diese Unterscheidung bei der Mineralölsteuer nicht vorgenommen (bei mineralölbetriebenen Fahrzeugen wird dies über die Strassenverkehrssteuer gesteuert, was auch für Elektrofahrzeuge gelten sollte). Andererseits hat das Gewicht des Fahrzeuges bei Personenwagen kaum Auswirkungen auf die "Strassenabnutzung".

Wie dem Erläuternden Bericht (**EB**) im Kapitel «1.5 Entwicklungen im Ausland» zu entnehmen ist, entspricht diese Variante auch dem internationalen Trend. Wobei einfache und undifferenzierte Entfernungsgebühren im Vordergrund stehen. Gegenüber differenzierten Gebühren scheint nicht nur der hohe Systemaufwand zu sprechen, sondern insbesondere auch die mangelnde Akzeptanz im Bereich des Datenschutzes und der Transparenz. Wir teilen diese Einschätzung uns sprechen uns klar für die

Variante «Fahrleistung» aus. Siehe aber auch unsere nachstehenden Bemerkungen zu einer Alternativvariante (Ziff. 2.4).

ANTRAG

Weiterverfolgung und Einführung der Variante «Fahrleistung».

2.4 Alternativvariante

Im Sinne des Pragmatismus und der Kosteneffizienz erscheint uns das im Kapitel 1.5 des EB aufgezeigte Modell aus Neuseeland sehr prüfenswert. Bei dieser Strassenbenutzungsgebühr handelt es sich ebenfalls um eine fahrleistungsabhängige Abgabe. Abgabepflichtige müssen eine «RUC-Lizenz» (Road User Charges) kaufen. Sie zahlen im Voraus für die Entfernung, die sie zurücklegen wollen, wobei Einheiten von 1'000 km oder ein Mehrfaches davon verfügbar sind. Beim Kauf der Lizenz müssen das Nummernschild, der aktuelle Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs sowie ein Zahlungsmittel angegeben werden. Wenn die gekauften Kilometer ausgeschöpft sind, muss ein neues Kilometerpaket erworben werden. Der Kauf der RUC-Lizenz kann online erfolgen oder an verschiedenen Verkaufsstellen. Die RUC-Lizenz muss auf der Innenseite der Frontscheibe angebracht werden, so dass jederzeit die Fahrzeugnummer auf der RUC-Lizenz sichtbar ist. Für schwere Fahrzeuge gelten hinsichtlich der Erhebung andere Regelungen. Es handelt sich somit um eine Art «Prepaid-Lösung». Diese Variante verursacht naturgemäss Kontrollaufwand. Letzterer ist aber dem Kontrollaufwand der Variante «Fahrleistung» gegenüberzustellen.

ANTRAG

Vertiefte Prüfung der Alternativvariante analog der «RUC-Lizenz» in Neuseeland.

2.5 Inkraftsetzung

Das Datum der Inkraftsetzung soll in Abhängigkeit zu einem zu bestimmenden, dannzumal erreichten Anteil Elektrofahrzeuge (z.B. 15 oder 20 %) erfolgen, um die Dekarbonisierung des Fahrzeugparks nicht mit einer zu frühen Inkraftsetzung auszubremsen.

ANTRAG

Das Datum der Inkraftsetzung soll in Abhängigkeit zu einem zu bestimmenden, dannzumal erreichten Anteil Elektrofahrzeuge (z.B. 15 oder 20 %) erfolgen, um die Dekarbonisierung des Fahrzeugparks nicht mit einer zu frühen Inkraftsetzung auszubremsen.

3. BEANTWORTUNG DER FRAGEN GEMÄSS FRAGEBOGEN

1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?

Ja, aber nur unter dem Vorbehalt, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufliessen.

1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?

Ja. Die Variante «Fahrleistung» überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Praktikabilität. Sie orientiert sich am bestehenden System der Mineralölsteuer und berücksichtigt den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Dadurch entsteht eine verursachergerechte Abgabe. Sie ist zudem pragmatischer, kostengünstiger in der Einführung und im Betrieb, technologisch weniger systemanfällig und sie generiert zudem auch höhere Bruttoeinnahmen. Demgegenüber sind die realen Vollzugskosten beim Bund zwar höher, wenn im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen dann aber prozentual wieder leicht geringer. Diese Variante entspricht zudem dem internationalen Trend, wobei einfache und undifferenzierte Entfernungsgebühren im Vordergrund stehen. Gegenüber differenzierten Gebühren scheint nicht nur der hohe Systemaufwand zu sprechen, sondern insbesondere auch die mangelnde Akzeptanz im Bereich des Datenschutzes und der Transparenz. Wir teilen diese Einschätzung uns sprechen uns deshalb für die Variante «Fahrleistung» aus.

Auf eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugarten oder Gesamtgewicht der Fahrzeuge ist aber zu verzichten. Einerseits wird diese Unterscheidung bei der Mineralölsteuer nicht vorgenommen (bei mineralölbetriebenen Fahrzeugen wird dies über die Strassenverkehrssteuer gesteuert, was auch für Elektrofahrzeuge gelten sollte). Andererseits hat das Gewicht des Fahrzeuges bei Personenwagen kaum Auswirkungen auf die "Strassenabnutzung".

1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?

Nein.

1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?

Ja.

1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?

Nein, eine pauschale Abgabe als Alternative unterstützen wir nicht. Hingegen empfehlen wir als Alternativvariante eine vertiefte Prüfung eines ähnlichen Systems wie die «RUC-Lizenz» in Neuseeland. Siehe auch nachstehende Antwort zur Frage 2.13.

1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?

Ja. Die Kompensation der drohenden Ausnahmeausfälle ist dringend.

1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?

Die RKGK lehnt die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)

Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Fahrleistung», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?

Nein.

2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?

Ja.

2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?

Ja.

2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?

Ja.

2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?

Ja.

2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.5–6 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?

Ja.

2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?

Ja.

2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?

Ja.

2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Ja.

2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?

Ja.

2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?

Ja.

2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Ja.

2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?

Ja.

2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?

Die Variante der Selbstdeklaration erachten wir als prüfenswert im Sinne eines ähnlichen Systems wie die «RUC-Lizenz» in Neuseeland. Die Frage der Auslandkilometer müsste möglichst pragmatisch gelöst werden. In gewissem Masse besteht diese Problematik nämlich bereits heute und sie wird in Kauf genommen, nämlich dann, wenn das Fahrzeug in der Schweiz getankt wird, danach aber im Ausland fährt.

3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)

Wir lehnen die Variante «Ladestrom» ab und verzichten deshalb auf die Beantwortung der entsprechenden Fragen, was durchwegs als «Nein» bei allen Fragen im Kapitel 3 zu verstehen ist.

4. FAZIT

Die Regierungskonferenz der Gebirgskantone begrüsst das Bemühen um die Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern und begrüsst dabei die Variante «Fahrleistung». Sie lehnt die Vorlage aber integral ab, wenn auf Verfassungsstufe nicht gewährleistet wird, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.

Freundliche Grüsse

REGIERUNGSKONFERENZ DER GEBIRGSKANTONE

Die Präsidentin:	Der Generalsekretär:
	
Dr. Carmelia Maissen, Regierungsrätin	Fadri Ramming

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

6. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Verbände Verkehr

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Bitte entnehmen Sie unsere ausführliche Kommentare zur Vorlage der schriftlichen Stellungnahme.

Anhang: 20260109_Stellungnahme_Ersatzabgabe_AGVS

AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per Online-Tool und E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft.

Der AGVS anerkennt die Notwendigkeit, die Finanzierung der Nationalstrassen und der Agglomerationsprogramme langfristig zu sichern. Mit dem Rückgang der Mineralölsteuereinnahmen infolge der zu erwartenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes würde eine strukturelle Lücke im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) entstehen, welche geschlossen werden muss. Für den AGVS ist klar, dass die Finanzierung des Unterhalts und der Projekte technologieneutral erfolgen muss, weshalb sich auch elektrisch betriebene Fahrzeuge solidarisch und nach dem Verursacherprinzip daran beteiligen müssen. Die zentrale Frage ist aus Sicht des AGVS deshalb nicht, ob ein Beitrag geleistet werden soll, sondern wie dieser Beitrag gestaltet werden muss, damit dieser technisch machbar, politisch tragfähig, datenschutzkonform und durch die Automobilistinnen und Automobilisten akzeptiert wird und wann diese Abgabe schliesslich eingeführt werden soll.

Angesichts der Dynamik der Marktentwicklung und der unsicheren technologischen Ausgangslage betont der AGVS zusätzlich die Notwendigkeit einer zeitlichen Flexibilisierung des Inkrafttretens des neuen Abgabe-Regimes. Eine starr terminierte Einführung, welche gemessen am Grad der Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes, zu früh erfolgt, birgt das Risiko, dass die Transformation hin zur Elektromobilität die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen schwächen kann. Im Sinne der Erreichung der Klimaziele, ist eine solche Abgabe bei schlecht gewähltem Zeitpunkt kontraproduktiv. Weiter bestehen an einer verfrühten Einführung der Abgabe Risiken, dass die notwendige Infrastruktur zur Abgabenerhebung nicht bereit sein könnten. Der AGVS schlägt deshalb vor, das Inkrafttreten an klar messbare Bedingungen zu knüpfen, bis ein Steckeranteil im Schweizer Fahrzeugbestand von mehr als 30 Prozent erreicht wird. Eine solche konditionale Einführung gewährleistet, dass die neue Abgabe erst dann voll wirksam wird, wenn die finanzielle Lücke im NAF noch nicht entstanden

AGVS/UPSA
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon 031 307 15 15, Fax 031 307 15 16
info@agvs-upsa.ch, www.agvs-upsa.ch

ist und ein genügend grosser Fahrzeugbestand vorhanden ist, welcher das neue System und die daraus entstehenden Kosten und Administrationsaufwände rechtfertigen. Damit wird Planungssicherheit für die Automobilindustrie geschaffen, welche die Zielerreichung im Sinne der CO_2-Gesetzgebung nicht gefährdet und gleichzeitig würde verhindert, dass übereilte Lösungen zu unverhältnismässigen Belastungen führen. Wird eine Ersatzabgabe aber vor den europäischen Staaten eingeführt, sind die Zielwerte für CO_2-Emissionen entsprechend zu lockern.

Ganz generell zur Form der Erhebung lehnt der AGVS die fahrleistungsabhängige Abgabe klar ab. Eine kilometergenaue Erhebung wäre administrativ schwerfällig, datenschutzrechtlich umstritten und politisch kaum mehrheitsfähig. Sie würde Automobilistinnen und Automobilisten in eine regelmässige Meldepflicht drängen, technische Kontrollmechanismen erfordern und gleichzeitig die Erwartung nähren, dass der Staat künftig weitere Fahrdaten erheben könnte und gar differenziert nach Ort und Zeit eine neue Abgabe lancieren könnte. Eine solche Lösung wäre eine Einstiegsstufe in ein Road Pricing, was weder von der Bevölkerung noch vom AGVS gutgeheissen wird. Eine solche Lösung fördert ausserdem Misstrauen, erhöht den Vollzugsaufwand erheblich und belastet die Meldepflichtigen unangemessen. Die Fahrleistungsabgabe ist aus Sicht des AGVS nicht geeignet, die langfristige Akzeptanz der Abgabe auf Elektromobilität zu sichern als auch ein modernes und faires Finanzierungssystem zu etablieren.

Die vorgeschlagene Ladestromsteuer wird vom AGVS grundsätzlich offen aufgenommen. Sie folgt dem bekannten Prinzip der Energieverbrauchsbesteuerung und knüpft an die heutige Logik der Mineralölsteuer an. Sie respektiert die Privatsphäre der Automobilistinnen und Automobilisten, setzt keine fahrleistungsbezogenen Daten voraus und ist transparent, verständlich und in ihrer Wirkung kalkulierbar. Obwohl der heutigen Logik folgend und grundsätzlich die attraktivste Option, ist die technische Umsetzung eines Zählers an der Ladeinfrastruktur mit diversen Schwierigkeiten verbunden. So bestehen unsererseits technische Bedenken im Hinblick auf das bidirektionale Laden, sobald Fahrzeuge Strom nicht nur beziehen, sondern auch zurückspeisen. Aufgrund der Rückvergütungen bei der Rückspeisung (Vehicle-to-Grid) würde die Abgabe stark verzerrt werden, weil steuerfreie Energieflüsse (z.B. direkt aus der Steckdose oder aus dem Ausland) nicht von besteuerten Energieflüssen getrennt werden können. Auch die Pflicht zur Nachrüstung bestehender Ladeeinrichtungen und die Kontrolle privater Installationen werfen komplexe Fragen auf, die teilweise kaum lösbar erscheinen. Der AGVS ist zwar grundsätzlich offen für die Ladestromlösung, schlägt aber parallel eine alternative Lösung vor, wenn die Variante des Zählers an der Ladeinfrastruktur aufgrund technischer Bedenken und aufgrund Missbrauchsgefahr scheitern sollte.

Vor diesem Hintergrund schlägt der AGVS eine Alternative vor, welche für eine technisch umsetzbare und mehrheitsfähige Lösung zu prüfen ist. Konkret schlägt der AGVS eine fahrzeugbasierte Erfassung der geladenen Kilowattstunden mittels eines einheitlichen, eichfähigen Messmoduls vor, das als Zusatzgerät im Fahrzeug eingebaut wird. Dieses Modul soll möglichst nicht in das Fahrzeugsteuergerät integriert werden und auch nicht auf den Fahrzeugdatenbus zugreifen, sondern einzig und allein die total geladenen Kilowattstunden seit der Installation messen. Wird im Ausland geladen, soll das Messmodul selbst erkennen, dass diese geladenen Kilowattstunden nicht zu berücksichtigen sind – so verbleiben sämtliche Geolokalisierungsdaten im Fahrzeug.

Hierzu kann als Übergangs-, Ergänzungs- oder Ersatzlösung für eine pragmatische Umsetzung auch eine Pauschalabgabe in Betracht gezogen werden, solange ein verursacherorientiertes und messbasiertes System noch nicht realisierbar ist. Eine solche Pauschale könnte möglichst pragmatisch über eine noch zu definierende Abstufung bei der Bezahlung der Autobahnvignette erhoben werden.

Unabhängig von der gewählten Erhebungsform weist der AGVS ausdrücklich darauf hin, dass die Entwicklung der Strompreise ein entscheidender Faktor für die weitere Verbreitung der Elektromobilität darstellt. Hohe oder gar steigende Ladepreise wirken unmittelbar kaufhemmend, insbesondere wenn der Ladepreis durch die Ersatzabgabe nochmals verteuert wird. Der AGVS erwartet deshalb, dass parallel zur Einführung der Ersatzabgabe substanzielle Fortschritte bei der Senkung und Harmonisierung der Strompreise erzielt werden. Ebenso notwendig sind klare und verbindliche Regeln zur Preistransparenz und zur einheitlichen Nutzung von öffentlichen Ladesäulen. Für Automobilistinnen und Automobilisten muss jederzeit klar ersichtlich sein, welcher Preis pro Kilowattstunde effektiv bezahlt wird, und ein attraktiver Preis ist für die Elektromobilität entscheidend. Uneinheitliche Systeme, Intransparente Tarifmodelle, Zuschläge oder schwer nachvollziehbare Abrechnungen untergraben das Vertrauen in die Elektromobilität und stehen im Widerspruch zu einer fairen und akzeptierten Abgabelösung.

Abschliessend zur Vorlage spricht sich der AGVS entschieden gegen jede Form der Zweckentfremdung der Einnahmen des NAF aus. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 86 Abs. 2 lit. b BV, welche die Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent dem NAF zuteilt und den Rest für den allgemeinen Bundeshaushalt öffnet, lehnen wir mit Nachdruck ab. Die Unterlagen halten ausdrücklich fest, dass diese Änderung «im Rahmen der Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts» erfolgt und somit der Haushaltssanierung dient, nicht der Mobilitätspolitik. Damit würde die seit 2018 geltende vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer aufgehoben und bis zur Hälfte der bisherigen Einnahmen könnten neu in allgemeine Staatsaufgaben fliessen. Eine solche Schwächung des NAF ist inakzeptabel. Sie widerspricht dem Grundprinzip, dass Strassenbenutzerinnen und -benutzer ausschliesslich die Strasseninfrastruktur zu finanzieren haben statt anderer Bundesaufgaben. Der AGVS fordert deshalb eine klare, verfassungsrechtlich abgesicherte Zweckbindung sämtlicher Einnahmen aus der neuen Abgabe als auch aus der Automobilsteuer zugunsten des NAF. Ein Abbau der Zweckbindung untergräbt das Vertrauen der Bevölkerung, der Kantone und der Gemeinden in die Stabilität der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und gefährdet langfristige Investitionen in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strassen – sei es im Nationalstrassennetz oder in den Agglomerationen.

Der AGVS ist bereit, konstruktiv an einer Lösung mitzuwirken, die sowohl technisch machbar wie politisch tragfähig ist. Wir unterstützen eine faire und zeitlich korrekt abgestimmte Beteiligung der Elektromobilität an der Strassenfinanzierung, lehnen jedoch jede Variante ab, die zu unverhältnismässiger Bürokratie, datenschutzrechtlichen Problemen oder Zweckentfremdung finanzieller Mittel des NAF führt. Unsere bevorzugte Lösung ist ein technologieneutrales System, das entweder über die Ladestrommessung oder – falls diese technisch, praktisch oder politisch nicht durchsetzbar ist – über eine fahrzeugbasierte, eichfähige kWh-Messung funktioniert. Scheitern diese Varianten, ist bis zur Realisierung einer finalen Lösung, der möglichst pragmatischste Weg über Pauschalen zu wählen.

Der AGVS appelliert an den Bundesrat und das Parlament, eine Lösung zu wählen, die die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig sichert, die technologische Realität anerkennt, die politische Tragfähigkeit respektiert und die Grundsätze der Zweckbindung und Fairness wahrt. So bleibt die Schweizer Verkehrspolitik nachhaltig, glaubwürdig und verlässlich.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen als Vertreter des Autogewerbes bei der konstruktiven Lösungsfindung gerne für Sie zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Manfred Wellauer
Zentralpräsident

Christian Wyssmann
Geschäftsführer

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir bitten Sie unsere ausführlichen Darlegungen der schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen. Der AGVS anerkennt die Notwendigkeit, die Finanzierung des NAF zu sichern. Angesichts der aktuellen Marktentwicklung in Bezug auf Elektrofahrzeuge erachten wir es als überaus wichtig, dass für die Einführung der Ersatzabgabe der Zeitpunkt korrekt gewählt wird. Wir beantragen deshalb, dass das Inkrafttreten der Ersatzabgabe an die Bedingung zu knüpfen, bis ein Steckeranteil des Fahrzeugbestandes von mehr als 30 Prozent erreicht ist. Weiter lehnen wir die vorgesehene Zweckentfremdung der Automobilsteuer hin zum allgemeinen Bundeshaushalt entschieden ab. Sämtliche Mittel der Automobilsteuer und auch der Ersatzabgabe müssen in den NAF fliessen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für den AGVS ist klar, dass die Finanzierung des Unterhalts und der Projekte technologieneutral erfolgen muss, weshalb sich auch elektrisch betriebene Fahrzeuge solidarisch und nach dem Verursacherprinzip daran beteiligen müssen. Die zentrale Frage ist aus Sicht des AGVS deshalb nicht, ob ein Beitrag geleistet werden soll, sondern wie dieser Beitrag gestaltet werden muss, damit dieser technisch machbar, politisch tragfähig, datenschutzkonform und durch die Automobilistinnen und Automobilisten akzeptiert wird und wann diese Abgabe schliesslich eingeführt werden soll.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ganz generell zur Form der Erhebung lehnt der AGVS die fahrleistungsabhängige Abgabe klar ab. Eine kilometergenaue Erhebung wäre administrativ schwerfällig, datenschutzrechtlich umstritten und politisch kaum mehrheitsfähig. Sie würde Automobilistinnen und Automobilisten in eine regelmässige Meldepflicht drängen, technische Kontrollmechanismen erfordern und gleichzeitig die Erwartung nähren, dass der Staat künftig weitere Fahrdaten erheben könnte und gar differenziert nach Ort und Zeit eine neue Abgabe lancieren könnte. Eine solche Lösung wäre eine Einstiegsstufe in ein Road Pricing, was weder von der Bevölkerung noch vom AGVS gutgeheissen wird. Eine solche Lösung fördert ausserdem Misstrauen, erhöht den Vollzugsaufwand erheblich und belastet die Meldepflichtigen unangemessen. Die Fahrleistungsabgabe ist aus Sicht des AGVS nicht geeignet, die langfristige Akzeptanz der Abgabe auf Elektromobilität zu sichern als auch ein modernes und faires Finanzierungssystem zu etablieren.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Die vorgeschlagene Ladestromsteuer wird vom AGVS grundsätzlich offen aufgenommen. Sie folgt dem bekannten Prinzip der Energieverbrauchsbesteuerung und knüpft an die heutige Logik der Mineralölsteuer an. Obwohl der heutigen Logik folgend und grundsätzlich die attraktivste Option, ist die technische Umsetzung eines Zählers an der Ladeinfrastruktur mit diversen Schwierigkeiten verbunden. So bestehen unsererseits technische Bedenken im Hinblick auf das bidirektionale Laden, sobald Fahrzeuge Strom nicht nur beziehen, sondern auch zurückspeisen. Aufgrund der Rückvergütungen bei der Rückspeisung (Vehicle-to-Grid) würde die Abgabe stark verzerrt werden, weil steuerfreie Energieflüsse (z.B.

Begründung	direkt aus der Steckdose oder aus dem Ausland) nicht von besteuerten Energieflüssen getrennt werden können. Auch die Pflicht zur Nachrüstung bestehender Ladeeinrichtungen und die Kontrolle privater Installationen werfen komplexe Fragen auf, die teilweise kaum lösbar erscheinen. Vor diesem Hintergrund schlägt der AGVS eine Alternative vor, welche für eine technisch umsetzbare und mehrheitsfähige Lösung zu prüfen ist. Konkret schlägt der AGVS eine fahrzeugbasierte Erfassung der geladenen Kilowattstunden mittels eines einheitlichen, eichfähigen Messmoduls vor, das als Zusatzgerät im Fahrzeug eingebaut wird. Dieses Modul soll möglichst nicht in das Fahrzeugsteuergerät integriert werden und auch nicht auf den Fahrzeugdatenbus zugreifen, sondern einzig und allein die total geladenen Kilowattstunden seit der Installation messen. Wird im Ausland geladen, soll das Messmodul selbst erkennen, dass diese geladenen Kilowattstunden nicht zu berücksichtigen sind – so verbleiben sämtliche Geolokalisierungsdaten im Fahrzeug.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus Sicht der AGVS ist zentral, dass die Abgabe technologieneutral ausgestaltet wird und keine Lenkungsfunktion haben. Das primäre Ziel der Abgabe muss die finanzielle Sicherung von Ausbauprojekten und von Unterhaltsarbeiten bleiben.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Pauschale sehen wir höchstens als Übergangs-, Ergänzungs- oder Ersatzlösung für eine pragmatische und temporäre Erhebung der Abgabe, bis eben eine verursacherorientiertes und messbasiertes System realisiert werden kann.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der AGVS schlägt vor, das Inkrafttreten an klar messbare Bedingungen zu knüpfen, bis ein Steckeranteil im Schweizer Fahrzeugbestand von mehr als 30 Prozent erreicht wird. Eine solche konditionale Einführung gewährleistet, dass die neue Abgabe erst dann voll wirksam wird, wenn die finanzielle Lücke im NAF noch nicht entstanden ist und ein genügend grosser Fahrzeugbestand vorhanden ist, welcher das neue System und die daraus entstehenden Kosten und Administrationsaufwände rechtfertigen. Damit wird Planungssicherheit für die Automobilindustrie geschaffen, welche die Zielerreichung im Sinne der CO2-Gesetzgebung nicht gefährdet und gleichzeitig würde verhindert, dass übereilte Lösungen zu unverhältnis-mässigen Belastungen führen. Wird eine Ersatzabgabe aber vor den europäischen Staaten eingeführt, sind die Zielwerte für CO2-Emissionen entsprechend zu lockern.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Automobilsteuer (4% beim Import) lehnen wir entschieden ab.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ganz generell zur Form der Erhebung lehnt der AGVS die fahrleistungsabhängige Abgabe klar ab. Eine kilometergenaue Erhebung wäre administrativ schwerfällig, datenschutzrechtlich umstritten und politisch kaum mehrheitsfähig. Sie würde Automobilistinnen und Automobilisten in eine regelmässige Meldepflicht drängen, technische Kontrollmechanismen erfordern und gleichzeitig die Erwartung nähren, dass der Staat künftig weitere Fahrdaten erheben könnte und gar differenziert nach Ort und Zeit eine neue Abgabe lancieren könnte. Eine solche Lösung wäre eine Einstiegsstufe in ein Road Pricing, was weder von der Bevölkerung noch vom AGVS gutgeheissen wird. Eine solche Lösung fördert ausserdem Misstrauen, erhöht den Vollzugsaufwand erheblich und belastet die Meldepflichtigen unangemessen. Die Fahrleistungsabgabe ist aus Sicht des AGVS nicht geeignet, die langfristige Akzeptanz der Abgabe auf Elektromobilität zu sichern als auch ein modernes und faires Finanzierungssystem zu etablieren.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch ist diese Variante durchaus umsetzbar, allerdings erachten diese Variante als politisch nicht mehrheitsfähig und für die Automobilistinnen und Automobilisten als inakzeptabel, da diese Variante ein Road-Pricing ermöglichen würde. Z

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit die Vorlage vor dem Volk mehrheitsfähig ist, müssen ausländische Fahrzeuge ebenfalls der Abgabe unterliegen. Jedoch lehnen wir eine Variante Fahrleistung entschieden ab.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bau- und Landwirtschaftsfahrzeuge müssen, wie es auch bei der Mineralölsteuer der Fall ist, befreit werden. Jedoch lehnen wir eine Variante Fahrleistung entschieden ab.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung muss technologieneutral erfolgen, somit wäre wie bei der Mineralölsteuer auch hier eine MwSt-Unterstellung vorzusehen.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen diese Variante entschieden ab.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgeschlagene Ladestromsteuer wird vom AGVS grundsätzlich offen aufgenommen. Sie folgt dem bekannten Prinzip der Energieverbrauchsbesteuerung und knüpft an die heutige Logik der Mineralölsteuer an. Obwohl der heutigen Logik folgend und grundsätzlich die attraktivste Option, ist die technische Umsetzung eines Zählers an der Ladeinfrastruktur mit diversen Schwierigkeiten verbunden. So bestehen unsererseits technische Bedenken im Hinblick auf das bidirektionale Laden, sobald Fahrzeuge Strom nicht nur beziehen, sondern auch zurückspeisen. Aufgrund der Rückvergütungen bei der Rückspeisung (Vehicle-to-Grid) würde die Abgabe stark verzerrt werden, weil steuerfreie Energieflüsse (z.B. direkt aus der Steckdose oder aus dem Ausland) nicht von besteuerten Energieflüssen getrennt werden können. Auch die Pflicht zur Nachrüstung bestehender Ladeeinrichtungen und die Kontrolle privater Installationen werfen komplexe Fragen auf, die teilweise kaum lösbar erscheinen. Vor diesem Hintergrund schlägt der AGVS eine Alternative vor, welche für eine technisch umsetzbare und mehrheitsfähige Lösung zu prüfen ist. Konkret schlägt der AGVS eine fahrzeugbasierte Erfassung der geladenen Kilowattstunden mittels eines einheitlichen, eichfähigen Messmoduls vor, das als Zusatzgerät im Fahrzeug eingebaut wird. Dieses Modul soll möglichst nicht in das Fahrzeugsteuergerät integriert werden und auch nicht auf den Fahrzeugdatenbus zugreifen, sondern einzig und allein die total geladenen Kilowattstunden seit der Installation messen. Wird im Ausland geladen, soll das Messmodul selbst erkennen, dass diese geladenen Kilowattstunden nicht zu berücksichtigen sind – so verbleiben sämtliche Geolokalisierungsdaten im Fahrzeug.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die Lösung Ladestrom als eher umsetzbar und politisch mehrheitsfähig, wenn diese fahrzeugseitig erfolgt. Eine Lösung an der Ladesäule wäre zwar optimal, allerdings ist dies nach unserer Auffassung wegen den Unschärfen und den daraus entstehenden finanziellen Verzerrungen beim bidirektionalen Laden kaum realisierbar.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Übergangslösungen sind denkbar, allerdings muss zuvor eine überhaupt geeignete Lösung gefunden werden.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschalen sind sicherlich der geeignetste und pragmatischste Weg als Übergangslösung. Allerdings muss zuvor eine geeignete Lösung erst gefunden werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne der Gleichbehandlung darf keine Bevorzugung ausländischer Fahrzeuge stattfinden, auch wenn dies nur aus Pragmatismus erfolgt.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe muss aber bei der anschliessenden Einführung technologieneutral sein und dem jetzigen Prinzip bei Verbrennerfahrzeugen über 3,5t entsprechen.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe sollte möglichst dem Verursacherprinzip folgen. Alternativ ist eine Pauschale vertretbar.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung

Begründung:	Der AGVS lehnt eine Kilometerabgabe entschieden ab. Zudem würde der vorgeschlagene Verfassungsartikel die Quersubventionierung des Strassenverkehrs zugunsten anderer Bundesaufgaben erheblich erhöhen, obwohl der private Strassenverkehr bereits mehr als seine Kosten deckt und ausreichend zu den anderen Aufgaben beiträgt. Der NAF wurde mit dem Ziel geschaffen, die Finanzströme zu klären und Quersubventionen zu begrenzen. Der AGVS wird mit allen notwendigen Mitteln gegen eine Infragestellung dieses Grundprinzips sowie gegen jedes Vorhaben vorgehen, das zu einer Erhöhung der Quersubventionen zulasten des Strassenverkehrs führt, weshalb die Mittel der Ersatzabgabe und der Automobilsteuer zwingend vollumfänglich dem NAF zuzuweisen sind.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.mindestens 50 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe e,~~ ~~2. der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen,~~ ~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis:~~ ~~a. die Hälfte des Reinertrags~~ Art. 86 Abs. 2 lit. b BV ist nicht anzupassen und wie folgt zu belassen: b. der Reinertrag der besonderen Verbrauchssteuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;~~ ~~b. 28 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~ nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen die Zweckentfremdung von NAF-Geldern ab, weshalb keine Anpassung zu erfolgen hat.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Es soll keine Abstimmung erfolgen, da eine Anpassung der BV obsolet ist. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Es soll keine Abstimmung erfolgen, da eine Anpassung der BV obsolet ist.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Ganz generell zur Form der Erhebung lehnt der AGVS die fahrleistungsabhängige Abgabe klar ab. Eine kilometergenaue Erhebung wäre administrativ schwerfällig, datenschutzrechtlich umstritten und politisch kaum mehrheitsfähig. Sie würde Automobilistinnen und Automobilisten in eine regelmässige Meldepflicht drängen, technische Kontrollmechanismen erfordern und gleichzeitig die Erwartung nähren, dass der Staat künftig weitere Fahrdaten erheben könnte und gar differenziert nach Ort und Zeit eine neue Abgabe lancieren könnte. Eine solche Lösung wäre eine Einstiegsstufe in ein Road Pricing, was weder von der Bevölkerung noch vom AGVS gutgeheissen wird. Eine solche Lösung fördert ausserdem Misstrauen, erhöht den Vollzugsaufwand erheblich und belastet die Meldepflichtigen unangemessen. Die Fahrleistungsabgabe ist aus Sicht des AGVS nicht geeignet, die langfristige Akzeptanz der Abgabe auf Elektromobilität zu sichern als auch ein modernes und faires Finanzierungssystem zu etablieren. Weil der AGVS diese Variante vollumfänglich ablehnt, verzichten wir auf eine detailliertere Stellungnahme.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Der vorgeschlagene Verfassungsartikel würde die Quersubventionierung des Strassenverkehrs zugunsten anderer Bundesaufgaben erheblich erhöhen, obwohl der private Strassenverkehr bereits mehr als seine Kosten deckt und ausreichend zu den anderen Aufgaben beiträgt. Der NAF wurde mit dem Ziel geschaffen, die Finanzströme zu klären und Quersubventionen zu begrenzen. strasseschweiz wird mit allen notwendigen Mitteln gegen eine Infragestellung dieses Grundprinzips sowie gegen jedes Vorhaben vorgehen, das zu einer Erhöhung der Quersubventionen zulasten des Strassenverkehrs führt. Wir sind mit der Verteilung der Einnahmen aus der E-Abgabe grundsätzlich einverstanden. Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.mindestens 50 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Prozent und höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2.der Hälfte Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen,~~ ~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf~~

	~~310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e:~~ ~~a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;~~ ~~b.30 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f~~ Art. 86 Abs. 2 lit. b BV ist nicht anzupassen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Der AGVS lehnt eine weitere Zweckentfremdung von NAF-Geldern entschieden ab.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 La Confederazione può riscuotere imposte speciali di consumo su: f.mezzi di propulsione di veicoli a motore non alimentati dai carburanti di cui alla lettera e. 2 La Confederazione può riscuotere un supplemento sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Die vorgeschlagene Ladestromsteuer wird vom AGVS grundsätzlich offen aufgenommen. Sie folgt dem bekannten Prinzip der Energieverbrauchsbesteuerung und knüpft an die heutige Logik der Mineralölsteuer an. Obwohl der heutigen Logik folgend und grundsätzlich die attraktivste Option, ist die technische Umsetzung eines Zählers an der Ladeinfrastruktur mit diversen Schwierigkeiten verbunden. So bestehen unsererseits technische Bedenken im Hinblick auf das bidirektionale Laden, sobald Fahrzeuge Strom nicht nur beziehen, sondern auch zurückspeisen. Aufgrund der Rückvergütungen bei der Rückspeisung (Vehicle-to-Grid) würde die Abgabe stark verzerrt werden, weil steuerfreie Energieflüsse (z.B. direkt aus der Steckdose oder aus dem Ausland) nicht von besteuerten Energieflüssen getrennt werden können. Auch die Pflicht zur Nachrüstung bestehender Ladeeinrichtungen und die Kontrolle privater Installationen werfen komplexe Fragen auf, die teilweise kaum lösbar erscheinen. Vor diesem Hintergrund schlägt der AGVS eine Alternative vor, welche für eine technisch umsetzbare und mehrheitsfähige Lösung zu prüfen ist. Konkret schlägt der AGVS eine fahrzeugbasierte Erfassung der geladenen Kilowattstunden mittels eines einheitlichen, eichfähigen Messmoduls vor, das als Zusatzgerät im Fahrzeug eingebaut wird. Dieses Modul soll möglichst nicht in das Fahrzeugsteuergerät integriert werden und auch nicht auf den Fahrzeugdatenbus zugreifen, sondern einzig und allein die total geladenen Kilowattstunden seit der Installation messen. Wird im Ausland geladen, soll das Messmodul selbst erkennen, dass diese geladenen Kilowattstunden nicht zu berücksichtigen sind – so verbleiben sämtliche Geolokalisierungsdaten im Fahrzeug. Da für uns die Lösung über die Ladeeinrichtung nicht machbar erscheint und wir eine fahrzeugbasierte Erhebung bevorzugen und diese hier leider

	nicht berücksichtigt wurde, verzichten wir auf detailliertere Angaben. Wir stehen aber für einen Austausch zu einer fahrzeugbasierten Erhebung gerne zur Verfügung.

Automobil Club der Schweiz ACS

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Der ACS setzt sich für die Technologieoffenheit sowie dafür ein, dass alle Strassenbenutzer sich an den Kosten für den Strassenunterhalt und den Strassenausbau beteiligen. Deshalb unterstützt er grundsätzlich die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge, jedoch mit gewissen Vorbehalten. Aus unserer Sicht dürfen damit lediglich die Einnahmen kompensiert werden, die dem Bund durch die Elektrifizierung des Fahrzeugsparks verlorengehen. Zudem sind wir der Ansicht, dass eine Abgabe mit einem einfachen, kostengünstigen System erhoben werden müsste, das den Datenschutz sicherstellt und keine Grundlage zur Einführung eines Road Pricings bietet. Auch muss eine Abgabe im Hinblick auf andere Ziele in Bezug auf die Dekarbonisierung ausgewogen sein und darf beispielswiese nicht zu Lasten der Autoimporteure gehen.

Anhang: Begleitbrief_Stellungnahme_ACS_Abgabe für Elektrofahrzeuge_09012026

Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: vernehmlassung@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026 / FP

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme durch Beantworten des Fragebogens zur obigen Vernehmlassung.

Der ACS setzt sich für Technologieoffenheit ein und begrüsst deshalb, dass zukünftig auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb einer Abgabe unterstellt werden sollen, so wie sie Fahrzeuge mit fossilem Antrieb, bereits seit Langem via Mineralölsteuer leisten.

Sehr gerne möchten wir einige der Punkte der Vorlage nochmals spezifisch aufnehmen und unsere Position dazu noch etwas detaillierter erläutern als im Fragebogen:

Generelle Bemerkung
Grundsätzlich unterstützt der ACS die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge. Aus unserer Sicht dürfen damit aber lediglich die Einnahmen kompensiert werden, die dem Bund durch die Elektrifizierung des Fahrzeugsparks verlorengehen. Zudem sind wir der Ansicht, dass eine Abgabe mit einem einfachen, kostengünstigen System erhoben werden müsste, das den Datenschutz sicherstellt und keine Grundlage zur Einführung eines Road Pricings bietet. Auch muss eine Abgabe im Hinblick auf andere Ziele in Bezug auf die Dekarbonisierung ausgewogen sein und darf beispielswiese nicht zu Lasten der Autoimporteure gehen.

Variante «Fahrleistung»
Der ACS lehnt die Variante «Fahrleistung» ab, da sie für ihn die Grundlage zur Einführung eines Road Pricings darstellt, respektive einem solchen gleichkommen könnte. Ein einseitiges Road Pricing lehnt der ACS seit jeher kategorisch ab.

Variante «Ladestrom»
Ganz generell steht der ACS der Variante «Ladestrom» positiv gegenüber, da die Abgabe beim «Tanken» also an der Ladestation bezahlt würde, so wie dies für Fahrzeuge mit fossilem Antrieb der Fall ist. Diese Variante ist aus unserer Sicht allerdings sehr aufwändig und kostenintensiv in der Umsetzung, weshalb sie nicht mehrheitsfähig sein dürfte.

Alternative Variante
Da die beiden, in der Vorlage vorgeschlagenen Varianten auf Widerstand stossen, ist der ACS der Meinung, dass eine alternative Variante erarbeitet werden müsste. Wir könnten uns vorstellen, dass die Abgabe vorerst via Pauschale, so wie in der Frage 1.5 im Fragebogen erwähnt ist, erhoben werden könnte. Aus unserer Sicht sollte ein solches Szenario weiterentwickelt werden.

Zeitpunkt der Einführung
Der ACS steht einer Aufschiebung des Zeitpunkts der Einführung über 2030 hinaus offen gegenüber. Wenn eine Einführung auf 2030 sich für andere Zielen in Bezug auf die Dekarbonisierung als nachteilig erweisen sollte, dann sind wir der Meinung, dass das Datum der Einführung verschoben werden könnte. Wir sind aber dagegen, den Einführungszeitpunkt vom prozentualen Anteil der Elektrofahrzeuge an der gesamten Fahrzeugflotte in der Schweiz abhängig zu machen.

Sehr gerne stellen wir Ihnen den von uns ausgefüllten Fragebogen als weiteren Teil unserer Stellungnahme zur Verfügung.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS
Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Varianten «Fahrleistung» lehnen wir ab, da sie einem Roadpricing, das der ACS kategorisch ablehnt, gleichkommt oder ein solches begünstigen könnte, Die Variante «Ladestrom» wäre aus unserer Sicht ein grundsätzlich gangbarer Weg, sie ist jedoch in der Umsetzung sehr aufwändig und teuer. Beide Varianten stossen auf Widerstand. Wahrscheinlich ist keine der beiden Varianten mehrheitsfähig. Deshalb schlagen wir vor, dass vorerst eine Pauschalabgabe geprüft werden soll, wie in Frage 1.5 vorgeschlagen wird.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS setzt sich für die Technologieoffenheit sowie dafür ein, dass alle Strassenbenutzer sich an den Kosten für den Strassenunterhalt und den Strassenausbau beteiligen. Deshalb unterstützen wir die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge mit Bedingungen (siehe generelle Stellungnahme).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Fahrleistung” käme der Einführung eines Roadpricings gleich. Der ACS lehnt das Roadpricing kategorisch ab.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wäre aus unserer Sicht zu bevorzugen. Diese ist jedoch schwierig umzusetzen. Zudem stösst sie voraussichtlich ebenfalls auf grossen Widerstand.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es soll eine Gleichbehandlung aller Antriebsarten stattfinden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Weil eine solche einfacher und kostengünstiger umsetzbar ist und auf weniger Widerstand stossen dürfte, sollte sie überprüft und vorerst eingeführt werden.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS würde eine Verschiebung der Einführung auf einen späteren Zeitpunkt positiv gegenüberstehen. Damit könnte gewährleistet werden, dass in den zusätzlichen Jahren der Anreiz für den Kauf eines Elektrofahrzeugs weiter gilt und damit der Anteil der Elektrofahrzeuge gesteigert werden kann. Der ACS möchte allerdings den Aufschub der Einführung nicht so lange hinausschieben, bis der Anteil der Elektrofahrzeuge einen spezifischen Prozentsatz erreicht hat, sondern er würde eine Verschiebung um eine bestimmte Anzahl Jahre (z.B. 5 Jahre) unterstützen. Der Zeitpunkt sollte zudem im Einklang mit den Erfordernissen einer ausreichenden Finanzierung des NAV stehen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgaben sollen unabhängig von der Antriebsart gleich erobert und verwendet werden.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt die Variante «Fahrleistung» ab, da sie einem Roadpricing gleichkommen könnte.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch wäre diese Variante umsetzbar. Der ACS lehnt sie aber ab, wie er gegen ein Roadpricing ist und für ihn die Variante «Fahrleistung» einem Roadpricing gleichkommen könnte.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Handhabung der Abgabe für Elektrofahrzeuge muss gleich sein, wie diejenige für die Mineralölsteuer.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Ladestrom” wäre für den ACS grundsätzlich einen gangbaren Weg. Da sie aber sehr aufwändig und entsprechend kostenintensiv ist, haben wir Vorbehalte. Dazu kommt, dass auch diese Variante auf grossen Widerstand stösst. Deshalb sind wir der Meinung, dass vorerst eine ganz neue Variante ausgearbeitet werden sollte (siehe 1.5).

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sie ist aber viel zu aufwändig und kostenintensiv. Zudem stösst sie nicht zuletzt bei den Institutionen, die sie umsetzen müssten, auf Widerstand.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Solange keine umsetzbare Lösung für die Variante «Ladestrom» (vertretbare Kosten und Aufwand) vorliegt, kann nicht über eine Übergangslösung entschieden werden.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn in nützlicher Frist eine realisierbare Variante gefunden wird, kann aus unserer Sicht in einer Übergangsphase bis zur definitiven Umsetzung der Variante in Betracht gezogen werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn in nützlicher Frist eine realisierbare Variante gefunden wird, kann aus unserer Sicht in einer Übergangsphase bis zur definitiven Umsetzung der Variante in Betracht gezogen werden.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Nutzfahrzeuge werden ja bereits über die LSVA besteuert. Eine neue Abgabe soll aus unserer Sicht nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir finden die Idee einer Pauschale sollte vorerst für alle Kategorien der Elektrofahrzeuge als Alternative zu den beiden Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom» in Betracht gezogen werden.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich wäre ein Verbot gerechtfertigt, wir sind aber der Ansicht, dass dieses nicht umsetzbar ist, da Kontrollen schwierig, aufwändig und kostenintensiv wären.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind der Ansicht, dass ein Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen nicht umsetzbar wäre, da Kontrollen schwierig, aufwändig und kostenintensiv wären. Aus dieser Sicht könnte allenfalls auf ein systematisches Kontrollsystem von vornherein verzichtet werden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

auto-schweiz - Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Siehe beigefügtes Dokument mit unserer Stellungnahme

Anhang: 2026-01-09 Ersatzabgabe EV Stellungnahme

auto schweiz
suisse

MENSCHEN · MÄRKTE · MOBILITÄT

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Eingabe via:
https://www.gate.bag.admin.ch/consultations/ui/feedback/wizard/C4SA7BESRN/law/852

Bern, 9. Januar 2026

Vernehmlassungsverfahren Abgabe auf Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Rückweisung zur Überarbeitung durch auto-schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit, zur im Titel erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu dürfen.

Die Schweizer Automobilbranche mit ihren rund 120'000 Mitarbeitenden ist der Motor der Wirtschaft. Sie stellt die drittgrösste Importwirtschaft unseres Landes dar. Die von auto-schweiz vertretenen Unternehmen schaffen jährliche Einfuhrwerte von über 11 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels, der ganzen Automobilwirtschaft sowie deren Nutzergruppen zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. Darunter fällt auch, dass wir uns für eine flächendeckend verfügbare, eigenverantwortlich betriebene und selbstfinanzierte Mobilitätsform einsetzen, die für die Schweizer Wohnbevölkerung kostengünstig verfügbar ist. Eine Verteuerung dieser Mobilität, eine aufkommende Mobilitätsarmut als auch eine Bevormundung der Bürger lehnen wir kategorisch ab.

Die Vernehmlassungsvorlage **weisen wir in der vorliegenden Form zurück**. Sie beinhaltet **gravierende Mängel**, basiert teilweise auf einer fehlerhaften Marktprognose, und **verhindert** die weitere **Ausbreitung der E-Mobilität. Sie behindert zudem massgeblich** das von der Schweizer Stimmbevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel 2050 bzw. macht es unerreichbar. Aus den folgenden Gründen sagen wir «**NEIN zur Defossilisierungsbremse**» und bitten darum, dass eine neue Vorlage in Konsultation geschickt wird:

Vorbemerkung
Wir betrachten es als eine Selbstverständlichkeit, dass alle Verkehrsteilnehmer ihren gerechten Anteil an der Infrastrukturfinanzierung beitragen müssen. Die Automobilwirtschaft und die Automobilisten zahlen jährlich Steuern und Abgaben im Umfang von rund 13 Milliarden Franken an Bund und Kantone. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad von 156 Prozent (die externen Kosten [vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE] des Strassenverkehrs berücksichtigend). Während bei einer verursachergerechten Mittelverwendung die Strasse durch die Strassennutzer vollumfänglich selbst finanziert wird, beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs lediglich rund 50 Prozent, jener des Velo- oder Langsamverkehrs null Prozent. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit ist daher für alle Verkehrsmittel zu realisieren; einer weiteren Quersubventionierung der Verkehrsmittel und -träger durch **neue Steuern** zulasten der Schweizer Automobilwirtschaft erteilen wir eine klare **Absage**.

auto-schweiz
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Wölflistrasse 5 · CH-3006 Bern
T +41 (0) 31 306 65 65
www.auto.swiss
info@auto.swiss

Fehlerhafte Marktprognose und irreführende Darstellung der Dringlichkeit

In den Annahmen wird auf einem Entwicklungsszenario des Hochlaufs der Elektromobilität abgestützt, welche die Dringlichkeit der Finanzierungsfrage adressiert (vgl. Ziffer 1.1 Handlungsbedarf im Erläuternden Bericht der Vernehmlassungsvorlage). Die **Datengrundlage** dazu ist aber **falsch und führt zu einer falschen Marktprognose.** Wenn zum Ende des Kalenderjahrs 2030 ein Steckeranteil von 30 Prozent im Gesamtwagenpark erwartet wird (obwohl im Erläuternden Bericht sogar von 30 Prozent *reinelektrischen* Fahrzeugen geschrieben wird), entspricht dies ca. 1'438'000 Personenwagen. Per September 2025 sind ca. 376'000 Steckerfahrzeuge (Personenwagen) im Bestand. Der Nachholbedarf in den nächsten fünf Kalenderjahren (2026-2030) beträgt somit ca. 1'062'000 Steckerfahrzeuge, die einen fossilen Antrieb ablösen müssten. Dafür müssten jährlich ca. 212'000 E-Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden. Hierzu gilt zu bedenken, dass im Jahr 2025 der gesamte Neuwagenmarkt über alle Antriebstechnologien hinweg bei rund 234'000 Neufahrzeugen liegt. Das würde bedeuten, dass ab sofort fast nur noch Steckerfahrzeuge in Verkehr zu bringen wären, damit dieses Szenario eintritt. Bei gleicher Simulation für das Kalenderjahr 2040 müssten jährlich ca. 201'000 Steckerfahrzeuge neu in den Bestand gelangen, was auch fast einem sofortigen, dauerhaften und fast ausnahmslosen Verkauf von Steckerfahrzeugen nahekommt. Würde die Berechnung nur für reinelektrische Fahrzeuge in gleicher Form dargestellt werden, wäre das zu substituierende Volumen an Verbrennerfahrzeugen noch grösser. Diese Darstellung ist realitätsfremd und deswegen ist die **Dringlichkeit nicht korrekt dargestellt und irreführend**.

Prekäre Marktsituation der Schweizer Automobilwirtschaft im europäischen Kontext

Die aktuellen Herausforderungen für die Schweizer Automobilwirtschaft könnten nicht grösser sein. Seit sechs Jahren liegen die Gesamtvolumen der verkauften Fahrzeuge etwa 20 Prozent unter den Vor-Pandemie-Volumen. Dies zieht Flurbereinigungen im Bereich der Garagendichte, Importstrukturen, Kooperationspartner, Werbeaktivitäten sowie bei der Anzahl Erwerbstätigen im Autogewerbe nach sich. Gleichzeitig weiten die Hersteller das Angebot an emissionsarmen und -freien Antrieben massiv aus und steigern die Leistungsfähigkeit der Produkte (aufgrund der Netto-Null-Zielsetzung, welche das Volk festgelegt hat). Der bisherige Leistungsausweis der Emissionsreduktion in den vergangenen zwei Jahrzehnten bei Neufahrzeugen führte zu einer Reduktion des durchschnittlichen CO_2-Ausstosses von mehr als 50 Prozent[1]. Im vergangenen Jahrzehnt wurde das Angebot an Steckerfahrzeugen (BEV[2], PHEV[3]) auf über 300 Fahrzeugmodelle ausgebaut, so dass die Attraktivität für jene Fahrzeugarten gesteigert wurde. Damit hat die Schweizer Automobilindustrie ihre Verantwortung für die Bereitstellung von skalierbaren und funktionierenden Lösungsansätzen zur Erreichung der Klimaziele bereits massgeblich wahrgenommen. Was es braucht, sind stabile Rahmenbedingungen, damit der Investitionsschutz aufgebaut und Planungssicherheit geschaffen werden können. Damit entstünden auch keine Nachteile durch eine Instabilität in der Regulierung.

Obschon die Produktentwicklung von Fahrzeugen voranschreitet, erleben wir in der Schweiz seit drei Jahren eine Abflachung des Zulassungswachstums von Steckerfahrzeugen. Die aktuelle Penetration liegt bei 34,0 Prozent (PW Stand Ende Dezember 2025) und liegt damit weit unter den vom Bundesrat in der «Roadmap Elektromobilität» avisierten Zielsetzungen von 50 Prozent bis Ende 2025. Ungefähr jenen Anteilswert braucht es, damit die Emissionsgrenzwerte nach dem CO_2-Gesetz (SR 641.71) und der CO_2-Verordnung (SR 641.711) sanktionsfrei erreicht werden können. Aufgrund dieser Zielverfehlung drohen den Schweizer Fahrzeugimporteuren Sanktionsfolgen im Umfang von mehreren hundert Millionen Franken, welche die Wirtschaft belasten und letzten Endes zu einer Verteuerung der individuellen und gewerblichen Mobilität führen. Mit dieser Sanktionspolitik steht die Schweizer Klimapolitik europaweit isoliert da.

[1] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/787621/umfrage/durchschnittliche-co2-emissionen-neuer-personenwagen-in-der-schweiz/
[2] Reinelektrischer Antrieb
[3] Plug-in-Hybrid Antrieb. In die Kategorie der PHEV werden Range Extender Modelle (REX) mit elektrischem Antrieb dazu gezählt, da diese teilweise extern aufgeladen werden können.

Die Nachfrage an Elektrofahrzeugen wird durch regulatorische und finanzielle Belastungen der Kantone und des Bundes negativ beeinflusst. Anstatt das gesamte "Ökosystem Elektromobilität" grundlegend zu verbessern, werden die Rahmenbedingungen durch die vorgeschlagene Abgabe drastisch verschlechtert. Dazu kommt eine Verschlechterung der E-Mobilitätsrahmenbedingungen auf kantonaler Ebene: Nach dem Kanton Genf wird die EV[4]-Motorfahrzeugsteuer auch in den Kantonen Aargau und St.Gallen erhöht. Dadurch werden die vom Stimmvolk gesetzten Klimaziele unerreichbar. Andere Länder sehen temporäre oder dauerhafte Steuervorteile vor, gewähren Kauf- oder Finanzierungsbeiträge oder bieten andere Vorteile für die Elektrofahrer an. Der auch in der EU-Mitgliedsländern ungenügende Steckerfahrzeuganteil sowie die damit drohenden Strafen für die Emissionszielverfehlung der Automobilbranche führten dazu, dass die EU im Dringlichkeitsverfahren eine Flexibilisierung für Personenwagen und Lieferwagen in den Jahren 2025-2027 beschloss (Link) – eine ähnliche Gleichbehandlung in der Schweiz dürfte dazu mit Zeitverzug im Sommer 2026 in die Ratsbehandlung des Parlaments gehen. Weiter hat die Europäische Kommission die Überarbeitung der CO_2-Regulierung im Verkehrssektor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autowirtschaft in Aussicht gestellt (Link). Demgegenüber bestehen aktuell für die Schweizer Automobilwirtschaft ungleich restriktivere Rahmenbedingungen.

Politik des Bundesrats behindert weitere Ausbreitung der E-Mobilität
Anstelle einer unterstützenden Haltung des Bundesrats für eine positive Stimulierung der Elektrofahrzeug-Nachfrage wurde per 1. Januar 2024 die Ausweitung der Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge beschlossen. Parallel zur laufenden Vernehmlassung der Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge (nachstehend E-Abgabe genannt) finden auch im Parlament die ersten Beratungen für die zukünftige Besteuerung (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)) der elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeuge statt. Als Branchenverband vermissen wir beim Bund eine wohlwollende Haltung gegenüber der gewünschten zukünftigen Antriebskonzeption mit einer technologieoffenen Regulierungsausgestaltung. Einziger Lichtblick am Horizont sind die möglichen Auflastungsgewichte für elektrische Antriebe, damit für den kommerziellen Transport ein Kapazitätsausgleich zu den fossilen Treibstoffen ermöglicht wird.

Da die Elektromobilität in der Schweiz mit der E-Abgabe zusätzlich finanziell benachteiligt wird, rechnen wir mit einer Verschlechterung der Nachfragesituation – ganz entgegen den Einschätzungen im Erläuternden Bericht (vgl. Ziffer 4.5). Die Elektromobilität wird wesentlich verteuert, so dass praktisch keine Preisvorteile für den Kunden mehr bestehen[5], um die natürliche Nachfrage zu stärken. Aufgrund dessen dürfte die Branche mit der vorgeschlagenen Defossilisierungsbremse nicht nur hohe CO_2-Sanktionskosten erwarten, sondern der Verkehrssektor wird seine Klimaziele deutlich verfehlen. Gleichzeitig entsteht durch widersprüchliche Signale zu Verkehrs- und Umweltfragen ein grosses Mass an Verunsicherung bei den Konsumenten. Der Grund dafür ist im falschen Regulierungsansatz als auch der falschen Inpflichtnahme der Akteure zu finden. Wir verweisen hierzu auf unsere Stellungnahme zur Vernehmlassung CO_2-Verordnung vom 16. Oktober 2024.

Diese Ausgangslage berücksichtigend stellt sich die für uns **zentrale Frage, ob der kurzfristige Erhalt des Finanzierungsvolumens des NAF[6] eine höhere Priorität geniessen soll als die CO_2-Zielerreichung im Verkehrssektor**. Gesetzt den Fall, dass die Finanzierungsfrage stärker gewichtet würde, würde dies zum einseitigen Nachteil der Schweizer Automobilwirtschaft gegenüber der EU erfolgen.

[4] Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV)
[5] VW Golf mit 5,2 Liter/100 km Verbrauch bei 1,65 CHF/l Benzinkosten verursacht ungefähre Betriebskosten von 8,60 CHF/100 km. VW ID3 mit 16,3 kWh/100 km Verbrauch bei 50,5 Rp/kWh (durchschnittlicher Energiepreis von 27,7 Rp/kWh zzgl. die E-Abgabe von 22,8 Rp./kWh) verursacht ungefähre Betriebskosten von 8,25 CHF/100 km.
[6] Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds

Keine Zweckentfremdung der Finanzmittel der Strassenbenutzer

Ein gewichtiger Teil der Mineralölsteuer (40 Prozent) und der geplanten E-Abgabe (34 Prozent) würde in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. Strassennutzer zahlen derzeit über 1 Milliarde Franken jährlich in den BIF[7] bzw. in die hoch defizitäre Schweizer Bahninfrastruktur ein. Der Strassenverkehr und dessen Infrastruktur haben also *keine* Finanzierungsprobleme auf der Einnahmeseite. Die geäufneten Mittel fliessen jedoch in verschiedene verkehrsmittelfremde Gefässe (BIF und allgemeinen Bundeshaushalt). Anstelle neuer Steuern und Abgaben gilt es, die Mittel ausschliesslich der Strasseninfrastruktur zufliessen zu lassen und die Zweckentfremdung zu stoppen. In der Vorlage steht, dass mindestens 50 Prozent der Automobilsteuer-Beiträge in den NAF fliessen soll, der Rest in die allgemeine Bundeskasse. Eine **Aufteilung der Mittelverwendung aus der Automobilsteuer ist für uns inakzeptabel. Die Automobilsteuer muss vollständig in den NAF fliessen** – so unsere Forderung.

Sistierung der Vorlage für die E-Abgabe bis 30 Prozent Gesamtmarktanteil erreicht ist

Im Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 wurde ein Einführungszeitpunkt per spätestens 2030 gefordert, wegen dem wachsenden Anteil an Steckerfahrzeugen. Der Markthochlauf erfolgt aber bisher nicht wie erwartet. Einen fixen Einführungszeitpunkt der E-Abgabe ab 2030 lehnen wir dezidiert ab. Anstelle auf die Zahl der Neuzulassungen abzustellen, ist der entscheidende Faktor der Steckeranteil im Gesamtmarkt. Die E-Abgabe ist an den Grenzwert in der Gesamtflotte zu koppeln. Wir fordern, dass die Einführung der Steuer auf E-Fahrzeuge sistiert wird, bis der Steckeranteil im Gesamtwagenpark 30 Prozent beträgt. Wird die E-Abgabe früher eingeführt, verunmöglicht dies die weitere Ausbreitung der Elektromobilität (derzeitiger Gesamtmarktanteil kleiner als 10 Prozent) und das Erreichen der Klimaziele.

Bürgernahe Lösung bei Erhebungsvariante

Wir unterstützen für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeugen eine Selbstdeklaration, welche über den bekannten Verrechnungsmechanismus der Strassenverkehrsämter für das Inkasso sorgen kann und mit periodischen oder stichprobenartigen Mechanismen erhebungssicher dargestellt werden kann. Mit der Selbstdeklaration würde die Verkehrspolitik dem bewährten Schweizer Steuersystem folgen, wo natürliche und juristische Personen ebenfalls über ihre Einkommens- und Vermögenssituation selbst zur Auskunft verpflichtet sind. Auf ein kostenintensives staatliches Überwachungssystem könnte damit verzichtet werden.

Für schwere Nutzfahrzeuge soll die Erhebungsvariante in Anlehnung an die Vereinnahmung der LSVA über das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) sichergestellt werden, wozu weder zusätzliches Personal noch Installationen benötigt werden.

Wir erwarten, dass sich auch in der EU in den nächsten rund zehn Jahren eine ähnliche Erhebungsfrage für die Kompensationserhebung von Mineralölsteuererträgen stellt. Einen aufwändigen Schweizer Sonderfall gilt es unbedingt zu vermeiden.

Zu den Erhebungsvarianten bringen wir folgenden Kommentar an:

- Wir sind **gegen eine Erhebungsmethodik**, die **gerätebasiert** in den Fahrzeugen erfolgen soll (mit **Ausnahme** der **LSVA**-Systeme, welche bereits auf verbauten Geräten fussen kann) und dazu noch einer Ausnahme der Selbstdeklaration für Auslandfahrten bedarf. Denn dies würde bei einem vollständig elektrifizierten Wagenpark einen Geräteeinbau bei mehreren Millionen Fahrzeugen bedeuten, bei über einer halben Million zu verarbeitenden Mutationen (Halteränderungen) während einem Kalenderjahr. Hinzu kommt, dass jede Grenzverbindung mit einem Erfassungsgerät ausgestattet werden müsste. Dies wäre eine völlig überproportionale administrative Zumutung (vgl. verworfene Erhebungsmethoden, Ziff. 1.4.2 des Erläuternden Berichts).

[7] Bahninfrastrukturfonds

- Wenn bei einer Überarbeitung der Vorlage eine E-Abgabe in Form der Variante «Fahrleistung» umgesetzt wird, ist diese aktuell weder erhebungssicher, noch kosteneffizient oder benutzerfreundlich: dies gilt für den Bürger und die Vollzugsbehörde gleichermassen. Die Vielfältigkeit der Szenarien und Prozesse würde einen überdimensionierten Administrationsaufwand verursachen. Die **Unterscheidung** nach **Fahrzeugarten oder -kategorien** erachten wir hingegen als **sinnvoll**. Aber es ist auf eine durchgängige und vollständige Methodik zu achten, so dass alle Fahrzeugarten erfasst werden (mit einem Pauschalsatz oder einem gewichtsabhängigen Satz [vgl. Ziffer 2.1.3.5 des Erläuternden Berichts]). Somit sind auch Wohnmobile, Motorräder, Motorfahrräder, Motorschlitten, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Traktoren, andere elektrische angetriebene radgebundene Beförderungsmittel / fahrzeugähnliche Geräte sowie Schiffe, Flugzeuge/-geräte und die Eisenbahn zu erfassen. Dass bei der E-Abgabe nach BEV und PHEV unterschieden wird, ist opportun. Ebenfalls Sinn macht eine pauschale Regelung für Transitreisende mit einem Abgabesatz nach Aufenthaltszeit [vgl. Ziffer 2.1.4.1 oder 2.1.4.4 des Erläuternden Berichts] pro Fahrzeugkategorie, damit keine übermässigen Erhebungsaufwände entstehen.

- Wenn bei einer Überarbeitung der Vorlage eine E-Abgabe in Form der Variante «Ladestrom» umgesetzt wird, ist diese aktuell mit Vorbereitungs- und Vollzugskosten in dreistelliger Millionenhöhe zu veranschlagen. Dies ist nicht verhältnismässig. Hinzu kommt, dass diese nicht erhebungssicher ist und Umgehungsmöglichkeiten bestehen. Eine Unterscheidung zwischen Personenwagen, Lieferwagen (inkl. sogenannte «Bourgeois-Fahrzeuge»[8]), Lastwagen (mit einem Abgabesatz von 22,8 Rp./kWh am Energieabgabepunkt (Wallbox oder Ladestation) sowie einer Pauschalregelung für Wohnmobile, Motorräder, Motorfahrräder, Motorschlitten, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Traktoren, andere elektrische angetriebene radgebundene Beförderungsmittel / fahrzeugähnliche Geräte ist sinnvoll und praktikabel. Eingeschlossen werden müssten noch Schiffe, Flugzeuge/-geräte und die Eisenbahn. Damit wird aber nach Ziffer 8.6.2 des Erläuternden Berichts bewusst in Kauf genommen, dass der Güterverkehr mit überproportionalen Kosten rechnen muss und die Ladestrom-Besteuerung deutlich auf die Personenwagen-Nutzung ausgelegt wird. Dies führt zu einer deutlich schlechteren Akzeptanz bei Lieferwagen und Lastwagen, wenn es um die Totalbetriebskosten der Fahrzeuge kommt. Diese mutwillige Benachteiligung des Güterverkehrs ist nicht akzeptabel und würde eine überproportionale Nachfragebremse an Elektrofahrzeugen auslösen. Damit wird ein Teil unserer Branche bewusst und vorsätzlich benachteiligt.

- Eine neue Vorlage muss in jedem Fall benutzerfreundlicher und kosteneffizienter ausgestaltet werden. Eine pauschale Lösung als einstweilige Übergangslösung lehnen wir ab, da diese nicht verursachergerecht ist.

Unsere Forderungen im Überblick:

Kernforderungen:

- **Rückzug, Überarbeitung der Vorlage und erneute Konsultation**
- **Einführung einer E-Abgabe, sobald der** Anteil Steckerfahrzeuge im **Gesamtwagenpark 30 Prozent** beträgt. Bei Erreichen des Wagenparkanteils ist die Vorlage innerhalb von zwei Jahren umzusetzen. Falls bis dahin der NAF eine Fondsuntergrenze von 500 Millionen Franken unterschreitet, greift bereits der Absicherungsmechanismus von 4 Rappen/Liter auf fossile Treibstoffe.
- **Vollständige Transferierung der 1,3 Milliarden Franken Finanzierungsleistungen** der Automobilwirtschaft von der allgemeinen Staatskasse **hin zum NAF**, wenn dieser die Fondsreserve von 300 Millionen Franken unterschreitet.
- **Gleichwertige Verkehrsträgerfinanzierung aller Mobilitätsanwendungen** (alle elektrisch betriebenen Fahrzeuge und Geräte unabhängig des Verkehrsträgers) mit einer Deckelung der Einnahme bei 100 Prozent der auflaufenden Kosten (nach Gewichtsklassen und Anwendung im Sinne der Selbstdeklaration oder Pauschalabgabe).

[8] Lieferwagen mit einem maximalen Auflastungsgewicht von 750 kg aufgrund des elektrischen Antriebs gemäss Umsetzung Motion Bourgeois 18.3420

- **Keine Kürzung** der Einlagen in den **BIF/NAF** durch Transferierung der Automobil-finanzierten **Beiträge** an den **allgemeinen Bundeshaushalt** im Sinne eines Entlastungsprogramms für die Staatsfinanzen.
- Die Mittel der **Automobilsteuer** müssen weiterhin **dauerhaft zweckgebunden und vollumfänglich in den NAF fliessen,** und es darf keinen Mittelentzug in die allgemeine Bundeskasse geben.

Eventualforderungen:

- Als Erhebungsmethode plädieren wir für eine **Selbstdeklaration** als auch einer zeit- sowie kategorie-abhängigen Pauschale für Transitreisende/Grenzgänger (Ausnahme LSVA-Gerätebasierte Lösung für schwere Nutzfahrzeuge). Die Verrechnung soll über bestehende Systeme der Kantone (für die Motorfahrzeugsteuer) sowie des BAZG (für die LSVA) erfolgen sowie einer Art Vignette(-nerhöhung) für Transitreisende/Grenzgänger.
- Anpassung der **Mittelverwendung des NAF** ist auf die für dem Strassenverkehr dienlichen Auf- und Ausbauvorhaben (für Ladeinfrastruktur oder Massnahmen, die zu günstigen Energiekosten für die individuelle oder gewerbliche Strassenmobilität führen) **auszuweiten**.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Forderungen.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz

Dr. Peter Grünenfelder
Präsident

Thomas Rücker
Direktor

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Siehe generelle Stellungnahme

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Siehe generelle Stellungnahme

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Siehe generelle Stellungnahme

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Siehe generelle Stellungnahme

Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Die BFU dankt für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» äussern zu können. Wir verzichten darauf, eine Stellungnahme einzureichen, da die beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfe keine unmittelbare Relevanz für die Unfallprävention haben.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Die BFU dankt für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» äussern zu können. Wir verzichten darauf, eine Stellungnahme einzureichen, da die beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfe keine unmittelbare Relevanz für die Unfallprävention haben.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Die BFU dankt für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» äussern zu können. Wir verzichten darauf, eine Stellungnahme einzureichen, da die beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfe keine unmittelbare Relevanz für die Unfallprävention haben.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Die BFU dankt für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» äussern zu können. Wir verzichten darauf, eine Stellungnahme einzureichen, da die beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfe keine unmittelbare Relevanz für die Unfallprävention haben.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
	Die BFU dankt für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für

Begründung:	Elektrofahrzeuge» äussern zu können. Wir verzichten darauf, eine Stellungnahme einzureichen, da die beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfe keine unmittelbare Relevanz für die Unfallprävention haben.

carrosserie suisse

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	--

Anhang: 20260109_BRF_VLV Abgabe auf Elektrofahrzeugen_csch

carrosserie suisse

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Eingabe via
https://www.gate.bag.admin.ch/consultations/ui/feedback/wizard/C4SA7BESRN/law/852

Zofingen, 9. Januar 2026

Vernehmlassungsverfahren Abgabe auf Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit, zur im Betreff erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu dürfen.

carrosserie suisse ist der Arbeitgeber- und Branchenverband der Schweizer Carrosseriebetriebe und Nutzfahrzeugbauer. carrosserie suisse vereint rund 700 Firmen und setzt sich seit ihren Anfängen für branchenfreundliche Rahmenbedingungen und eine hochwertige Berufsbildung ein.

Die Schweiz steht im Zuge der zunehmenden Elektrifizierung des Strassenverkehrs vor einer grundlegenden Herausforderung in der Finanzierung ihrer Verkehrsinfrastruktur. Die Erträge aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag, welche heute einen zentralen Pfeiler der Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bilden, werden mit zunehmender Marktdurchdringung der Elektromobilität strukturell zurückgehen. Gleichzeitig bleibt der Finanzierungsbedarf für Bau, Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur unverändert hoch.
Vor diesem Hintergrund ist die künftige finanzielle Beteiligung von Elektrofahrzeugen an den Infrastrukturkosten zwingend zu klären.

Wir unterstützen die Absicht, dass alle Verkehrsteilnehmer ihren gerechten Anteil an die Infrastrukturfinanzierung beitragen müssen. Die Automobilwirtschaft und die Automobilisten zahlen jährlich Steuern und Abgaben im Umfang von rund 13 Milliarden Franken an Bund und Kantone. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad von 156 Prozent (die externen Kosten [vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE] des Strassenverkehrs berücksichtigend). Während bei einer verursachergerechten Mittelverwendung die Strasse durch die Strassennutzer vollumfänglich selbst finanziert wird, beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs lediglich rund 50 Prozent, jener des Velo- oder Langsamverkehrs null Prozent. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit ist daher für alle Verkehrsmittel zu realisieren; einer weiteren Quersubventionierung der Verkehrsmittel und -träger durch neue Steuern zulasten der Schweizer Automobilwirtschaft erteilen wir eine klare Absage.

carrosserie suisse Forstackerstrasse 2B 4800 Zofingen T 062 745 90 80 F 062 745 90 81 info@carrosseriesuisse.ch carrosseriesuisse.ch

Politik behindert weitere Ausbreitung der E-Mobilität

Die aktuellen Herausforderungen für die Schweizer Automobilwirtschaft sind immens. Seit sechs Jahren liegen die Gesamtvolumen der verkauften Fahrzeuge etwa 20 Prozent unter den Vor-Pandemie-Volumen. Mit entsprechenden Folgen für die Branche. Parallel weiten die Hersteller das Angebot an emissionsarmen und -freien Antrieben massiv aus. Der bisherige Leistungsausweis der Emissionsreduktion in den vergangenen zwei Jahrzehnten bei Neufahrzeugen führte zu einer Reduktion des durchschnittlichen CO2-Ausstosses von >50 Prozent. Im vergangenen Jahrzehnt wurde das Angebot an Steckerfahrzeugen auf weit über 200 Fahrzeugmodelle ausgebaut, so dass die Attraktivität für jene Fahrzeugarten gesteigert wurde. Damit hat die Automobilindustrie ihre Verantwortung für die Bereitstellung von skalierbaren und funktionierenden Lösungsansätzen zur Erreichung der Klimaziele bereits wahrgenommen.

Wenngleich die Produktentwicklung von Fahrzeugen voranschreitet, erleben wir in der Schweiz seit drei Jahren eine Stagnation der Zulassungsleistung von Steckerfahrzeugen. Die aktuelle Marktdurchdringung liegt bei 34.0 Prozent (PW Stand Ende Dezember 2025) und liegt damit weit unter den vom Bundesrat und der «Roadmap Elektromobilität» avisierten Zielsetzungen von 50 Prozent bis Ende 2025. Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen wird zudem durch regulatorische und finanzielle Belastungen der Kantone und des Bundes beeinflusst. Die vorgeschlagene Abgabe wird die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität u.E. nicht verbessern, sondern den Markthochlauf zusätzlich hemmen.

Der Zeitpunkt der Einführung der Abgabe ist von grosser politischer Bedeutung. Eine zu frühe Erhebung einer zusätzlichen Strassenverkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge würde die Nachfrageentwicklung der Elektromobilität unnötig belasten. Zusätzliche Kosten könnten Kauf- und Investitionsentscheide verzögern, die gesellschaftliche Akzeptanz schwächen und damit den politisch gewollten Umstieg auf emissionsarme Antriebstechnologien konterkarieren. Im Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 wurde ein Einführungszeitpunkt per spätestens 2030 gefordert.

Der entscheidende Faktor zur Wirkungsmessung ist der Anteil Steckerfahrzeuge am Gesamtmarkt. Anstatt bei der Festlegung des Einführungszeitpunkts für die E-Abgabe auf die Zahl der Neuzulassungen abzustellen, schlagen wir vor, diesen an einen Grenzwert in der Gesamtflotte zu koppeln und mit der Einführung zu warten, bis ein robuster Schwellenwert erreicht ist.

Keine Zweckentfremdung der Finanzmittel der Strassenbenutzer

Unabdingbar ist dagegen eine klare, rechtlich verbindliche Zweckbindung der aus den Strassenverkehrsabgaben erzielten Einnahmen. Diese Mittel sind zwingend vollständig und exklusiv dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zuzuführen. Eine Verwendung ausserhalb des NAF, insbesondere zur allgemeinen Haushaltsfinanzierung oder für verkehrsfremde Zwecke, ist kategorisch auszuschliessen. Nur eine explizite Mittelbindung an den NAF gewährleistet Transparenz, Nachvollziehbarkeit und politische Akzeptanz bei den Strassenbenutzern und entspricht den bewährten Grundprinzipien der schweizerischen Verkehrsfinanzierung.

Fahrleistungsabhängige Abgabe

Aus unserer Sicht spricht eine Vielzahl von Gründen für eine fahrleistungsabhängige Abgabe. Sie knüpft unmittelbar an die tatsächliche Nutzung der Strasseninfrastruktur an und entspricht damit dem in der Schweizer Verkehrs- und Finanzpolitik fest verankerten Verursacherprinzip. Sie ist technologieneutral, unabhängig von Ladeort und Ladeform und gewährleistet eine gleichmässige Belastung aller Strassenbenutzer.
Eine Abgabe auf Ladestrom hingegen ist nur eingeschränkt verursachungsgerecht und mit erheblichen Vollzugs- und Abgrenzungsproblemen verbunden. Insbesondere in der Schweiz mit ihrem hohen Anteil

privaten Ladens sowie der zunehmenden Eigenstromproduktion durch Photovoltaik lässt sich eine saubere und flächendeckende Erfassung kaum gewährleisten. Zudem besteht die Gefahr, dass eine strombezogene Abgabe energie- und klimapolitische Zielsetzungen des Bundes unterläuft, indem sie den Elektrifizierungsanreiz abschwächt.

Wir unterstützen eine Selbstdeklaration, welche über den bekannten Verrechnungsmechanismus der Strassenverkehrsämter für das Inkasso sorgen und mit periodischen oder stichprobenartigen Mechanismen erhebungssicher dargestellt werden kann. Mit der Selbstdeklaration würde die Verkehrspolitik dem bewährten Schweizer Steuersystem folgen, wo natürliche und juristische Personen ebenfalls über ihre Einkommens- und Vermögenssituation selbst zur Auskunft verpflichtet sind. Auf ein kostenintensives staatliches Überwachungssystem könnte damit verzichtet werden.

Wir freuen uns, wenn unsere Stellungnahme Beachtung findet und unsere geforderten Anpassungen umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse

carrosserie suisse

Felix Wyss
Zentralpräsident

Daniel Röschli
Direktor

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Elektromobilclub der Schweiz (ECS)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Durch die langfristige Klimastrategie die Treibhausgase zu reduzieren und die daraus entstandenen Umstellungen weg von den fossilen Treibstoffen hin zu erneuerbaren Energien, entfällt dem Bund Jahr für Jahr mehr Mineralölsteuern, da immer mehr Fahrzeuge elektrisch fahren und immer mehr Heizungen mit Wärmepumpen betrieben werden. Ein Ersatz für die entstandenen Steuerausfälle ist begrüssenswert, die beiden Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom» zur Kompensation der Steuerausfälle über die Elektromobilität, ist momentan schwer umsetzbar und kontraproduktiv beim Erreichen der Klimaziele.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir befürworten eine Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge, wenn diese über das Strassenverkehrsamt abgerechnet werden kann und keinen zusätzlichen Aufwand für den Besitzer des Elektrofahrzeuges generiert.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir befürworten die Variante Fahrleistung, wenn diese bei der Fahrzeugkontrolle im Strassenverkehrsamt ausgelesen und abgerechnet wird. Die Abrechnung über den Zoll finden wir den falschen Ansatz und generiert für den Fahrzeugbesitzer unnötigen Aufwand. Eine Zwischenabrechnung muss möglich sein, damit beim Verkauf des Fahrzeuges oder erhöhten Fahrleistung eine Korrektur zum Mindestsatz möglich ist.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist zu kompliziert und aufwendig in der Umsetzung.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Steuer für die Variante Fahrleistung anhand des Gesamtgewichts in Ziff. 2.1.3.1 ist ein fairer Ansatz, welcher in der Variante Ladestrom in Ziff. 6.1.3.1 mit der Annahme von durchschnittlich 22.7 kWh /100km, wie dies z.B. ein VW ID. Buzz mit seinem Gesamtgewicht von 3125kg erreicht, doch sehr hoch angesetzt ist. Wir sehen in den aktuellen Entwicklungen, dass die Effizienz und Reichweite der Fahrzeuge bis 2030 noch deutlich zunehmen und der Durchschnitt heutiger Fahrzeuge schon unter 18kWh/100km liegt.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante existiert bereits mit der Strassenverkehrssteuer, welche erhöht und um einen neuen Teil für den Bund ergänzt werden könnte. Damit würde die Elektromobilität zusätzlich gefördert, da die Steuer dann auch den Betrieb von Verbrennerfahrzeuge verteuert, was einen zusätzlichen Schub zum Erreichen der Klimaziele bedeutet. Durch das zusätzliche Gewicht des Akkus bei Elektrofahrzeugen, werden diese dennoch leicht höher besteuert, aber für die Anschaffung nicht so schmerzhaft wie die reine Elektrofahrzeugsteuer.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mit den aktuell vorgeschlagenen Varianten wird die Umstellung von fossilen Treibstoffen zu erneuerbaren gebremst statt gefördert. Wir würden eine Variante bevorzugen, welche sich mit den Klimazielen vereinbaren lässt, welche auf das Jahr 2050 einen Bestand von 80% vollelektrischen Fahrzeugen vorsieht.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Fahrleistung” ist umsetzbar, wenn sie um einen Mindestsatz ergänzt wird und beim Vorführen beim Strassenverkehrsamt abgerechnet wird. Eine App oder Schnittstelle für Zwischenabrechnungen sind sicher wünschenswert, um Manipulationen vorzubeugen, sollte allerdings eine Stelle wie das Strassenverkehrsamt für die Erfassung zuständig sein. Ein

	optionales Erfassungsgerät wie bei der LSVA kann für Flotten oder Personen mit häufigen Grenzübertritten sicher eine Option sein.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine generelle Abgabe wie die Autobahnvignette für die ganze Schweiz für alle Fahrzeuge anhand der Aufenthaltsdauer wäre vorstellbar, in der auch die Autobahnvignette enthalten ist. Nur für Elektrofahrzeuge sehen wir das schwierig im Vollzug, da die Antriebsart jedes Fahrzeuges beim Grenzübertritt ermittelt werden müsse und von aussen nicht immer zweifelsfrei erkannt werden kann.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zuständig für die Erfassung und Abrechnung sollte das Strassenverkehrsamt sein. Eine Zwischenabrechnung mittels Selbstdeklaration ist wünschenswert, auch für die automatische Erfassung wie bei der LSVA für Flottenfahrzeuge. Spätestens beim Vorführen wäre dann der allfällige Restbetrag geschuldet oder beim Abmelden des Fahrzeuges.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, mit der bereits erwähnten Kontrolle über das Strassenverkehrsamt beim Vorführen oder Abmelden des Fahrzeuges.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, für die Zwischenabrechnung in Kombination mit der Kontrolle beim Strassenverkehrsamt beim Vorführen oder Abmelden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die Variante Ladestrom ist zu aufwändig in der Umsetzung.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen die Einführung erst ab dem Jahr 2050, damit die Klimaziele von 80% vollelektrischen Fahrzeugen nicht ausgebremst werden.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.2

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.2

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.2

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Verbot ist ohne diese Lösung nicht nötig.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.7

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Der Bundesbeschluss versucht krampfhaft neue Einnahmen zu gleichen Teilen wie die Mineralölsteuer an die NAF, SFSV und den allgemeinen Bundeshaushalt zu verteilen. Dies verkompliziert die Aufteilung dieses Fonds, der nicht dafür vorgesehen ist, dermassen, dass wir für eine transparentere Lösung für den Fahrzeugbesitzer plädieren. Wenn die neue Abgabe über die Rechnung der Strassenverkehrssteuer abgehandelt werden kann, könnten da die einzelnen Positionen zur Abgabe an die NAF, SFSV und den Bund einzeln aufgeführt werden und die Sätze jährlich neu festgelegt. Diese würden gemäss unserem Vorschlag erst auf einem Mindestsatz beruhen und nach Auslesung der gefahrenen Kilometer durch das Strassenverkehrsamt die Mehrkilometer bei der nächsten Rechnung nachverrechnet.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen die Zuständigkeit beim Strassenverkehrsamt und nicht beim Zoll.

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 2

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und~~Für ausländischen~~)~~ Elektrofahrzeugen~~ erhob~~ muss die Autobahnvignette genügen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Die Abgabe auf im Ausland immatrikulierten Elektrofahrzeugen sehen wir als nicht umsetzbar.

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 2

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 2

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 2

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen die Zuständigkeit im Strassenverkehrsamt und nicht beim Zoll für die Abrechnung der Steuer.

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 28

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 15

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen die Vollzugsgewalt bei der Polizei und nicht beim Zoll.

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Art. 8 Bst. I~~ ~~Das BAZG erhebt die Einfuhr , Ausfuhr- und Inlandabgaben nach den folgenden Erlassen (Abgabeerlasse):~~ ~~l. die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen nach dem E-Fahrzeug-Abgabegesetz vom ... (EFAG).~~ ~~Art. 73 Abs. 1 Bst. d und 2 Bst. d~~ ~~1 Das BAZG kann administrative Massnahmen ergreifen, wenn:~~ ~~d. dies in einem anderen Erlass vorgesehen ist.~~ ~~2 Das BAZG kann insbesondere folgende administrative Massnahmen ergreifen,~~ ~~d. im Falle von Absatz 1 Buchstabe d die im anderen Erlass vorgesehenen Massnahmen.~~ ~~Art. 141aAbrufverfahren für kantonale Polizei- und Strafverfolgungsbehörden und für kantonale Strassenverkehrsämter im Bereich der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen~~ ~~1 Das BAZG gibt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der folgenden Behörden, soweit diese gemäss dem EFAG und dessen Ausführungsbestimmungen für die nachstehend genannten Aufgaben zuständig sind, Daten im Informationssystem des BAZG im Abrufverfahren bekannt:~~ ~~a. kantonale Strassenverkehrsämter: zur Erhebung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen sowie zur Durchführung von Kontrollen und Ergreifung von Administrativmassnahmen nach dem EFAG;~~ ~~b. kantonale Polizei- und Strafverfolgungsbehörden: zur Durchführung von Kontrollen nach dem EFAG sowie zur Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen gegen das EFAG.~~ ~~2 Der Abruf ist beschränkt auf die für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 notwendigen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, und Daten von juristischen Personen,~~

	~~einschliesslich besonders schützenswerter Daten, in den Datenkategorien Inlandabgaben, Kontrollen, Administrativmassnahmen und Strafverfolgung.~~ Siehe Art. 15 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Da die Abrechnung des Ladestroms nicht sinnvoll umsetzbar ist, ist die Anpassung der Bundesverfassung auch hinfällig. Anders sähe es aus, wenn es generell auf den Strombezug eine Steuer gäbe, die wieder entsprechend verteilt wird.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die Variante Ladestrom ist zu aufwendig und kostenintensiv in der Umsetzung.

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Beim Bezug und Einspeisung von Strom bezahlt man heutzutage bereits MwSt., eine leichte Erhöhung des Satzes könnte man, wenn nötig, in Betracht ziehen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Die Variante Ladestrom erfordert für jeden Ladepunkt zusätzliche Zähler, welche die Kosten in die Höhe treiben und den Abrechnungsaufwand ebenfalls. Das zudem der selbst produzierte Strom noch besteuert wird, ist nicht wünschenswert.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Der Bund erhebt auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge eine Verbrauchssteuer (Steuer)~~Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe 1.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen das Bundesamt für Energie als Verantwortliches Bundesamt für die Umsetzung.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer)~~Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe 1.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Steuerpflichtig sind:~~ ~~a. bei der Ladestromsteuer die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung;~~ ~~b. bei der pauschalen Steuer die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter.~~ ~~2 Als Betreiberin oder Betreiber einer Ladeeinrichtung gilt:~~ ~~a. die Endverbraucherin oder der Endverbraucher, welcher oder welchem der Verteilnetzbetreiber für den der Ladeeinrichtung zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 StromVG in Rechnung stellt;~~ ~~b. bei einem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch nach Artikel 17 des Energiegesetzes vom 30. September 2016» diejenige natürliche oder juristische Person, welcher der Verteilnetzbetreiber für den über den Messpunkt zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 Absatz 2 StromVG in Rechnung stellt;~~ ~~c. bei Elektrizitätsleitungen mit kleiner räumlicher Ausdehnung nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a StromVG die Betreiberin oder der Betreiber dieser Elektrizitätsleitungen;~~ ~~d. die Eigentümerin oder der Eigentümer von mobilen Ladeeinrichtungen.~~ ~~3 Ist die Betreiberin oder der Betreiber im Einzelfall nicht nach Absatz 2 bestimmbar, so wird sie oder er durch das BXXX bestimmt~~Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe 1.

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aktuell wird an den meisten Schnellladesäulen eine kWh mit um die 80 Rappen abgerechnet. Wenn ein Verbrenner pro 100km 7l Benzin verbraucht und dafür 1.60 Fr. bezahlt, zahlt er 11.20 Fr. pro 100km. In der Vorlage wird bei einem Elektroauto mit 23kWh pro 100km gerechnet, womit aktuell 18.40 Fr. an der Ladesäule pro 100km bezahlt wird. Mit zusätzlichen 22.8 Rappen, würde eine Mehrbelastung um 5.244 Fr. oder 28.4% anfallen.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Fehlen taugliche Messdaten über den Ladestrom, so veranlagt das BXXX die Steuer nach pflichtgemässem Ermessen~~Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe 1.

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtungen den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe 1.

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht umsetzbar

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erhebung der Ladestromsteuer nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~

Gegenvorschlag	~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 3~~Siehe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Art. 37

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

IG Motorrad Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme (beigelegt). Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Anhang: 1- Stellungnahme_E-Abgabe_IGM

IG Motorrad Schweiz

Die Motorradlobby

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassung@astra.admin.ch

Zürich, den 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen
oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme von der IG Motorrad Schweiz (IGM)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

In den letzten Jahren hat sich die IG Motorrad wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren, Lenkungsabgaben oder Massnahmen zum Mobility Pricing für Motorräder ausgesprochen. Wir sind grundsätzlich offen, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keine Anreizdimension aufweist. Wir können uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Strombasis und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen. Wir stellen uns gegen neue Quersubventionierungen von der Strasse in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Generelle Bemerkungen

Der in die Vernehmlassung gegebene Entwurf schlägt zwei Varianten für eine Ersatzabgabe auf Elektrofahrzeuge vor. Erstere basiert auf einer von der Fahrleistung abhängigen Besteuerung, welche auch die Möglichkeit umfasst, auf eine Selbstdeklaration zurückzugreifen. Die zweite Variante zielt darauf ab, den über eine Ladestation bezogenen Strom zu besteuern, was jedoch die Installation eines Zählers nötig macht.

IG Motorrad Schweiz

Die IG Motorrad Schweiz begrüsst die Arbeit des ASTRA, das mit den in der Vernehmlassung befindlichen Varianten gezielt jene Fahrzeugkategorien adressiert, die heute nicht über die Mineralölsteuer zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen.

Grundsätzlich stehen wir einer Besteuerung des Stromverbrauchs im Verkehrsbereich auf einer ähnlichen Grundlage wie bei der Besteuerung von Treibstoffen offen gegenüber – dies aus Gründen der Finanzierungssicherheit der Infrastruktur und der Technologieneutralität des Staates. Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde.

Wir lehnen die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Automobilsteuer (4% beim Import) entschieden ab, da der Strassenverkehr schon genügend Einnahmen für sachfremde Aufgaben generiert.

Gleichwohl erachten wir beide vorgeschlagenen Varianten als in der Praxis sehr schwer umsetzbar. Die zahlreichen Unsicherheiten hinsichtlich ihrer konkreten Anwendung können nicht so belassen werden – insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Volksabstimmung.

Daher ersuchen wir den Bundesrat, eine neue Variante zu prüfen, welche die überzeugenden Elemente beider Vorschläge sinnvoll kombiniert. Zusammengefasst sollte diese neue Variante auf dem Stromverbrauch basieren, wobei der Verbrauch direkt auf Fahrzeugebene gemessen und ein Erhebungssystem vorgesehen werden sollte, das demjenigen der Kilometerabgabe ähnelt.

Die IG Motorrad schlägt vor, zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe mit den wichtigsten betroffenen Akteuren einzusetzen.

Detaillierte Bemerkungen

Die IG Motorrad unterstützt grundsätzlich das Prinzip einer Ersatzabgabe, lehnt jedoch die beiden vorgeschlagenen Varianten ab und fordert die Ausarbeitung einer neuen, umsetzbaren Variante.

Variante 1: Abgabe auf der Fahrleistung (Kilometerabgabe)

Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Variante 2: Abgabe auf dem Ladestrom

Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose

zu umgehen. Zum heutigen Zeitpunkt, müssen viele Motorräder mit Elektroantrieb ohnehin über gewöhnliche Haushaltssteckdosen aufgeladen werden, da sie häufig über keinen 3-Phasen-Anschluss (Typ 2 Stecker) und nahezu nie über einen Gleichstrom-Anschluss zur Schnellladung verfügen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose (insbesondere auch im Ausland) zu laden.

Neue Umsetzungsvariante

Die IG Motorrad fordert die Umsetzung wie folgt zu überarbeiten:

- Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation.

- Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1 Milliarde CHF festzulegen.

- Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30 % der im Verkehr befindlichen elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% der Neuimmatrikulationen von Stecker-LKW festzulegen.

- Die Ziele und Zielwerte für CO_2-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird.

- Das gesetzliche Erhebungssystem muss flexibel sein und per Verordnung sowohl Selbstdeklaration oder Pauschale als auch fahrzeugspezifische Messungen ermöglichen, etwa über ein „Auto-Sense"-Plug-in oder eine im Fahrzeug programmierte Lösung.

- Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche.

- Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit freundlichen Grüssen.

IG Motorrad Schweiz

Ralf Winzer
Präsident

IG Motorrad Schweiz

Thomas Golser
Vizepräsident

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme dargelegt: Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	In den letzten Jahren hat sich die IG Motorrad wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren, Lenkungsabgaben oder Massnahmen zum Mobility Pricing für Motorräder ausgesprochen. Wir sind grundsätzlich offen, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keinen Anreizdimension aufweist. Wir können uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Strombasis und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Zum heutigen Zeitpunkt, müssen viele Motorräder mit Elektroantrieb ohnehin über gewöhnliche Haushaltssteckdosen aufgeladen werden, da sie häufig über keinen 3-Phasen-Anschluss (Typ 2 Stecker) und nahezu nie über einen Gleichstrom-Anschluss zur Schnellladung verfügen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden. Wir fordern die Ausarbeitung einer neuen Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich stehen wir einer Besteuerung des Stromverbrauchs im Verkehrsbereich auf einer ähnlichen Grundlage wie bei der Besteuerung von Treibstoffen offen gegenüber – dies aus Gründen der Finanzierungssicherheit der Infrastruktur und der Technologieneutralität des Staates. Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde. Nach Ansicht von der IG Motorrad Schweiz muss eine Abgabe folgende Auflagen erfüllen: - Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation. - Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF fest-zulegen. - Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% der in Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% Marktanteil bei den neuimmatrikulierten LKWs festzulegen. - Die Ziele und Zielwerte für CO-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird. - Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche. - Wir fordern die Ausarbeitung einer Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Pauschale kann temporär eine akzeptable Lösung sein.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% der in Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% Marktanteil bei den neuimmatrikulierten LKWs festzulegen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil. Eine Ersatzabgabe, welche sich an der Fahrleistung bemisst, lehnen wir entschieden ab. Die Fragen 2.1-2.13, welche den Inhalt der Umsetzung betreffen, beantworten wir folglich nur allgemein.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch ist diese Variante umsetzbar. Sie würde aber Road-Pricing grundsätzlich in der Verfassung verankern, was wir nicht akzeptieren können.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab. Die Tarifdifferenzierung würde die Plug-in Hyrbide stark und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab. Dieses Tarifmodell würde die Fahrzeuge mit mehr Reichweite (schwerere Batterie) deutlich und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung - inkl. pauschalen Abgaben für Motorräder oder andere Fahrzeuge - lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht sollte die neue E-Abgabe - wie die MinÖlSt. - der MwSt. unterstellt werden.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt die IGM entschieden ab.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden. Siehe auch unsere Antwort zur Frage 1.3.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante, welche auf dem Ladestrom basiert, ist nur fahrzeugseitig umsetzbar. Eine Messung an der Ladestation würde Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden. Siehe auch unsere Antwort zur Frage 1.3.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bevor über Übergangslösungen diskutiert werden kann, braucht es eine umsetzbare, strombasierte Variante zur Erhebung.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die

	Einführung auf 30% des im Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugbestands festzulegen.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die schwere Nutzfahrzeuge müssen der neuen E-Abgabe erst unterstellt werden, wenn der Marktanteil der neuen Immatrikulationen 40% beträgt. Die neue Abgabe darf nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden; für Nutzfahrzeuge, die der LSVA unterliegen, muss eine Abzugsfähigkeit vorgesehen werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Landtechnik Schweiz, eh. Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Landtechnik Schweiz befürwortet im Grundsatz eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen, damit der Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur auch in der Zukunft gesichert sind. Wir bevorzugen eine Lösung, die einerseits wenig neuen administrativen Aufwand erfordert, aber andererseits auch keine Schlupflöcher zulässt. Damit steht für uns eine pauschale Abgabe pro Fahrzeug im Vordergrund. Diese kann ganz einfach zusammen mit den Verkehrssteuern eingezogen und an die Fahrzeugleistung angepasst werden. Der Prozessablauf ist vorhanden, die Fahrzeugbesitzenden ebenfalls. So sind keine Investitionen in ein neues Überwachungssystem notwendig und eine Erfassung der gefahrenen km oder des getankten Stroms erübrigt sich. Dieses System bevorzugt auch die Nutzung der selbst erzeugten Elektrizität, beispielsweise von Photovoltaikanlagen, weil keine teuren, überwachte Ladestationen benötigt werden. Wir sind uns der Problematik bewusst, dass diese Art der Erfassung nicht auf die Fahrleistungen eingeht und damit das Verursacherprinzip nicht ganz umgesetzt werden kann. Andererseits steht die Strasseninfrastruktur ohne Einschränkungen allen immatrikulierten Fahrzeugen offen. Ein GA für den Öffentlichen Verkehr unterscheidet auch nicht, wie oft jemand den ÖV effektiv nutzt.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Landtechnik Schweiz befürwortet im Grundsatz eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen, damit der Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur auch in der Zukunft gesichert sind. Wir bevorzugen eine Lösung, die einerseits wenig neuen administrativen Aufwand erfordert, anderseits aber auch keine Schlupflöcher zulässt. Wir sind uns bewusst, dass die Bestimmung der Abgaben und deren Höhe eine Herausforderung ist, insbesondere weil das bestehende System der Mineralölsteuern nicht einfach übernommen werden kann. Beide in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Lösungen führen zu einem hohen administrativen Aufwand und verlangen nach teuren technischen Lösungen. Insbesondere wird es für Privatpersonen schwierig werden, eigenen Strom zum Aufladen von Fahrzeugen zu nutzen. Deshalb steht für uns eine pauschale Abgabe pro Fahrzeug im Vordergrund. Diese kann durch die Kantone zusammen mit den Verkehrssteuern eingezogen und allenfalls an die Fahrzeugleistung angepasst werden. Der Prozessablauf ist vorhanden und die Fahrzeugbesitzenden sind bereits in den Datenbanken erfasst. So sind keine Investitionen in ein neues Überwachungssystem notwendig und eine Erfassung der gefahrenen Kilometer oder des getankten Stroms erübrigt sich. Dieses System ermöglicht zudem die einfache Nutzung von selbst erzeugter Elektrizität, beispielsweise von Photovoltaikanlagen, weil keine teuren, überwachte Ladestationen benötigt werden. Wir sind uns der Problematik bewusst, dass diese Art der Erfassung nicht auf die Fahrleistungen eingeht und damit das Verursacherprinzip nicht ganz umgesetzt werden kann. Anderseits steht die Strasseninfrastruktur ohne Einschränkungen allen immatrikulierten Fahrzeugen offen. Ein General-Abonnement für den öffentlichen Verkehr unterscheidet schliesslich auch nicht, wie oft jemand den ÖV effektiv nutzt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Beilage

Anhang: 20260107-Stellungnahme-LITRA-e-Abgabe

LITRA
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 09 | 01 | 2026

Stellungnahme der LITRA zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Die LITRA bedankt sich für die Möglichkeit, zur geplanten Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen beziehungsweise einer Steuer auf dem Ladestrom Stellung zu nehmen. Die Vorlage greift eine zentrale Herausforderung der Verkehrspolitik auf: die langfristige Sicherstellung stabiler Finanzierungsströme für die Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Schiene.

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer absehbar zurück. Diese Erträge bilden heute eine wesentliche Grundlage für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und speisen insbesondere den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), von dem auch der öffentliche Verkehr profitiert. Aus Sicht der LITRA ist es deshalb wichtig, frühzeitig geeignete Massnahmen zu ergreifen, um diese Finanzierungslücke zu schliessen. Dass künftig auch Elektrofahrzeuge einen Beitrag an die Infrastrukturfinanzierung leisten sollen, entspricht dem Nutzerprinzip und ist sachgerecht. Deshalb unterstützen wir die Vorlage im Grundsatz. Zu den beiden Varianten - einer Abgabe auf der Fahrleistung oder einer Besteuerung des Ladestroms - äussern wir uns hingegen nicht. Beide Ansätze verfolgen dasselbe übergeordnete Ziel.

Die LITRA verfolgt bekanntlich einen gesamthaften Mobilitätsansatz. Sie bezieht ausdrücklich alle Verkehrsträger und Mobilitätsformen in ihre Überlegungen mit ein. Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele. Der öffentliche Verkehr leistet hierzu bereits heute einen wesentlichen Beitrag und treibt zudem die Elektrifizierung seiner Fahrzeugflotten aktiv voran. **Aus Sicht der LITRA ist deshalb zwingend sicherzustellen, dass der konzessionierte öV von einer solchen Abgabe ausgenommen wird.** Analog zur heutigen Rückerstattung der Mineralölsteuer ist der öV von zusätzlichen fiskalischen Belastungen freizustellen. Andernfalls würde er sich insbesondere auf der Strasse verteuern, was entweder höhere Preise für die Kundinnen und Kunden oder Mehrkosten für die öffentliche Hand zur Folge hätte. Beides wäre kontraproduktiv und stünde im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA

Der Präsident

Martin Candinas
Nationalrat

Der Geschäftsführer

Michael Bützer

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Pro Alps

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Inverkehrssetzung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 höchstens noch in Ausnahmefällen erfolgt. Die in den Eckwerten für das CO2-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO2-Bepreisung wird mit der angekündigten Preisobergrenze keine Lenkungswirkung entfalten und taugt deshalb ebensowenig, um einen klimapolitischen Kollateralschaden der neuen Abgabe zu vermeiden. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Bei der zeitlichen Ausgestaltung der Abgabe ist zudem der verfassungsmässige Verlagerungsauftrag zwingend zu berücksichtigen; die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs darf nicht zulasten der Schiene bzw. des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht oder kaum mehr verkauft werden. Dieser Zeitpunkt wird in der Schweiz und in der EU massgebend über die Neuwagenregulierung gesteuert, so dass sich ein Abgleich zwischen der Ersatzabgabe und der klimapolitischen Neuwagenpolitik im Sinne unserer Ausführungen auf die Frage 1.6 aufdrängt. Nach aktuellem Zeitplan dürfte diese für uns zentrale Bedingung eine Erhebung der Abgab ab 2035 erlauben. Bei fehlender oder unzureichender Neuwagenregulierung (was für 2030 eindeutig der Fall ist), ist deshalb auf eine äquivalente Besteuerung von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen unbedingt zu verzichten. In einer Übergangsphase sollten, wenn überhaupt, deutlich reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen, die aufgrund der Neuwagenregulierung in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zu erwarten sind, zur Anwendung kommen. Zu den nötigen Änderungen auf der Zeitachse siehe Ausführungen bei der Frage 1.6. Neben der Elektromobiliätsbesteuerung umfasst die Verfassungsänderung auch der Zweckbindung von an sich ebenfalls voraussetzungslos zu schuldenden Abgaben fossiler Fahrzeuge. Bei diesen Bestimmungen sehen wir grundlegenden Überarbeitungsbedarf, um nur schon den status quo bzgl. Finanzflüsse, die von der NAF-Reform angestrebte stärkere Nutzerfinanzierung und die Entscheide des Entlastungsprogramms 2027 im Sinne der Expertengruppe um Herrn Gaillard umzusetzen (siehe Bemerkungen in den Fragebogen zu den Bundesbeschlüssen). In diesen Kontext gehört auch, dass die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den geplanten Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt hat, wodurch der Mittelbedarf für Nationalstrassen insbesondere in den ersten Jahren in denen die Ersatzabgabe erhoben werden soll, geringer ausfällt. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, inwiefern die Einnahmen vermehrt für flächeneffiziente Verkehrslösungen, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und geeignete Verknüpfungsinfrastrukturen eingesetzt werden können. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Mineralölsteuer oder Mineralölsteuerzuschlag) anzupassen . Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von

	schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

Anhang: Brief_Stellungnahme_Abgabe_E-Fahrzeuge_ProAlps

Elektronisch verschickt an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder die Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Alps bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme über die Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder die Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge.

Wir befürworten grundsätzlich die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Die in der Vernehmlassung angedachte Besteuerung ist aus unserer Sicht aber noch nicht mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen zur beschleunigten Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu vereinbaren. Zudem beurteilen wir die Abgabe durch eine Steuer auf den Ladestrom nicht als realistisch umsetzbar und sprechen uns klar gegen eine Pauschalabgabe aus.

Verlagerungsauftrag als Leitplanke der Dekarbonisierung
Für Pro Alps ist zudem zentral, dass Massnahmen zur Dekarbonisierung des Strassenverkehrs konsequent am verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag ausgerichtet werden. Die klimaneutrale Schiene bleibt unter anderem im alpenquerenden Güterverkehr das wirksamste und flächeneffizienteste Instrument zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen. Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene steht derzeit auf der Kippe: Mehr Lastwagen, weniger Bahn, steigende Belastungen für Mensch und Natur. Es ist entscheidend, dass Dekarbonisierungsinstrumente und zeitliche Festlegungen nicht zu einer zusätzlichen Stärkung des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene führen.

Sowohl die Integration von Elektro-Lastwagen in die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als auch das Einführungsdatum einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen müssen so ausgestaltet sein, dass die Strasse – auch in elektrifizierter Form – nicht übermässig begünstigt wird und die Schiene weiter an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Pro Alps unterstützt die Dekarbonisierung des Verkehrs ausdrücklich, hält jedoch fest, dass diese prioritär über die Schiene und erst nachgelagert über den Strassenverkehr erfolgen muss. Eine umgekehrte Priorisierung würde die Verlagerung auf die Schiene gefährden und dem verfassungsmässigen Auftrag zuwiderlaufen.

Keine Benachteiligung für Elektro-Fahrzeuge – Einführung ab 2035
Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierung der Schiene gegenüber der Strasse würde eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen zum jetzigen Zeitpunkt die Attraktivität von Elektrofahrzeugen gegenüber Verbrennern gefährden und den Hochlauf der Elektromobilität im Personenverkehr unnötig verlangsamen. Wenn neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden und Elektrofahrzeuge den überwiegenden Teil der Neuzulassungen ausmachen, befürworten wir die Einführung einer solchen Abgabe. Die Abgabe für Elektrofahrzeuge soll daher erst ab 2035, statt wie geplant ab 2030, erhoben werden und je nach

Marktdurchdringung sollen nach Einführungsdatum temporäre reduzierte Tarife gelten. Zudem soll eine Anpassung der Steuertarife nur dann möglich sein, wenn die Reserve des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) unter 500 Mio. Franken fällt, so wie dies bei der Mineralölsteuer der Fall ist.

Abgabe auf die Fahrleistung statt Steuer auf den Ladestrom
Die Variante «Abgabe auf die Fahrleistung» ist im Vergleich zur Variante «Steuer auf den Ladestrom» automatisiert möglich und gut kontrollierbar. Zudem wird bei der Abgabe auf die Fahrleistung, durch den Einfluss des Fahrzeuggewichts auf die Abgabehöhe, die unterschiedliche Umwelt- und Infrastrukturbelastung miteinbezogen, wodurch der Anreiz für leichtere und kleinere Fahrzeuge erhöht wird, was insbesondere in sensiblen Räumen wie dem Alpenraum zusätzlichen Belastungen entgegengewirkt. Bei der Steuer auf den Ladestrom sehen wir zusätzlich das Risiko der Umgehung der Steuer durch das Laden an nicht registrierten Ladeeinrichtungen.

Mittelverwendung im Einklang mit Verkehrs- und Raumordnungszielen
Für Pro Alps ist weiter zentral, dass die Einnahmen aus der Abgabe weiterhin im Sinne der bestehenden Finanzarchitektur verwendet und dabei auch die Schieneninfrastruktur bzw. der Bahninfrastrukturfonds (BIF) gestärkt werden. Die Mittelverwendung soll so ausgestaltet sein, dass flächeneffiziente Verkehrslösungen – insbesondere der öffentliche Verkehr sowie Park-and-Ride-Anlagen – gefördert werden. Dadurch kann mit der bestehenden Infrastruktur eine höhere Transportleistung erbracht werden. Eine solche Mittelverwendung unterstützt die verkehrspolitischen Gesamtziele, trägt zum Schutz sensibler Räume bei und erhöht die Effizienz der vorhandenen Infrastruktur.

Die vollständige Stellungnahme von Pro Alps ist den angehängten Fragebögen zu entnehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Katrin Dorfschmid
Geschäftsleiterin

Silvan Gnos
Leiter Politik

Anhang: 5 Fragebögen (VCS)

Pro Alps
Für lebenswerte Alpen
Hellgasse 23, CH-6460 Altdorf UR

proalps.ch
info@proalps.ch
+41 41 552 81 00

Ihre Spende
in guten Händen.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme erläutert, befürworten wir die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, wenn sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht ausbremst und den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nicht untergräbt und die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr nicht schwächt. Das ist aktuell aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht gegeben. Solange das nicht geändert wird, lehnen wir die Abgabe ab. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar. Bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» mit Erhebung am Ladepunkt haben wir grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft. Siehe dazu Frage 1.3.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell

Begründung	der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Die Einführung der Abgabe käme zu einem Zeitpunkt, an dem sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen würde. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe taugt. Für LKWs ist sicherlich keine frühere Einführung als gemäss jenem Zeitplan angebracht, die in der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» aktuell definiert wird. Insbesondere besteht die Gefahr von verlagerungspolitischen Fehlanreizen, falls die Integration von Elektro-Lastwagen in die LSVA verzögert und die Rabatte bis 2035 deutlich erhöht würden, wie dies aktuell von der KVF-N vorgeschlagen wird. Eine solche Ausgestaltung würde Investitionen in den Strassengüterverkehr gegenüber der Schiene begünstigen und den Verlagerungsauftrag konterkarieren. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt. D.h. in 5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr. Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für politische Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über

	diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige, zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um vor Kurzem bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen zu verabschieden leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst Recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Eine solche Massnahme wäre mit noch viel grösseren Mitnahmeeffekten verbunden als das Gebäudeprogramm. Bekanntlich will der Bundesrat im Rahmen des Entlastungsprogramms das Gebäudeprogramm mit der Begründung der Mitnahmeeffekte nun abschaffen. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen Anpassungen im als flankierende Massnahmen finden sie bei Artikel 1 unseres Dokumentes der Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe.
Begründung	Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist aktuell sehr unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert. 2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr

	aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte). Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet. Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden. Im Folgenden, weshalb dies insbesondere in Anbetracht der Lage der Schweizer Klimapolitik zwingend ist. In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KIG legitimiert. Es ist zu erwarten, dass die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden wegen der fehlenden finanziellen Anreize und schlechtere regulatorische Rahmenbedingungen als z.B. in Deutschland bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden noch über 2030 hinaus im internationalen Vergleich selbst bei einem Aufschub der Ersatzabgabe weiter zurückfallen wird. 3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird aus klimapolitischen Gründen von fast allen Staaten inklusive der Schweiz politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist und dies auch bleiben wird (siehe Fragebögen zum Bundesbeschluss). Ferner ist in der Variante Ladestrom ebenfalls soweit möglich ebenfalls ein Mehrwertsteueräquivalent miteinzubeziehen. Darüber hinaus ist aus Sicht von Pro Alps zu prüfen, wie die Einnahmen vermehrt für flächeneffiziente Verkehrslösungen eingesetzt werden können. Insbesondere Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in Park-and-Ride-Anlagen tragen dazu bei, mit der bestehenden Infrastruktur mehr Personen zu transportieren und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft anzupassen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend

Begründung:	geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald grossmehrheitlich vermieden werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Verwendung der Mittel dem verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag entspricht. Die Finanzierung des Strassenverkehrs darf nicht zulasten der Schiene bzw. des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. In diesem Zusammenhang sollte die Mittelverwendung verstärkt auf flächeneffiziente Verkehrslösungen ausgerichtet werden. Insbesondere Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in Park-and-Ride-Anlagen ermöglichen es, mit der bestehenden Infrastruktur mehr Personen zu transportieren und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d;~~ ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA

(sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird.

Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen)

Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b
Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!]

Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~

~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~

~~2. der Hälfte~~

») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht.
Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen.
Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir.

Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der
Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden.

-> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer.

Gegenvorschlag

Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27

Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen,

~~ebis.~~

nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.
Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b.~~

~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~

~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~
b

Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen.
Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.».
Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1).
Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet)

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~-der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~

~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~

en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auf~~ch al~~~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermass~~en be~~nach~~-Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~

~~b. 28~~

~~t~~eiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen.

(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b~~.m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der

	Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur

Begründung:	Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass bis spätestens 2035 kaum mehr fossile Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Deshalb lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 als klimapolitisch kontraproduktiv ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Einführung der Abgabe den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nicht untergräbt und die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr nicht schwächt. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie nicht oder nur noch in geringem Ausmass in Verkehr gesetzt werden, was über die CO2-Gesetzgebung entsprechend zu regeln ist (z.B. durch Neuwagenflottenzielwerte oder durch einen Verzicht auf die Zulassung fossil betriebener Verbrenner) (siehe auch Frage 1.6 des allgemeinen Fragebogens). Eine entsprechende Umsetzungsmöglichkeit finden Sie beim Änderungsantrag zu Artikel 1. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% vernachlässigbar.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1~~ Anpassung im Sinne unserer Bemerkungen bei der Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen. Beispielsweise wie folgt: Abs. 1 Der Bund erhebt ab 2035 eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf elektrisch angetriebenen~~n Motorfahrzeugen (Elektrofahrzeuge).~~ ~~2 Als Elektrofahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten:~~ ~~a.batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge;~~ ~~b.Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge~~ Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Art. 10 Abs. 1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2 und nach Artikel 10a. Art. 10a Reduzierte Tarife 1 Der Bundesrat sieht zur Förderung elektrisch angetriebener Peronenwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor, dass ab 2035 bis 2038 ein reduzierter Tarif gilt. Die Reduktion entspricht folgendem Prozentsatz: a 2035: 70 Prozent b 2036: 50 Prozent c 2037: 30 Prozent Änderung anderer Erlasse 8.CO2-Gesetz von 23. Dezember 2011 Art. 10 Zielwerte Bst e (neu) für Personenwagen, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km; Bst f (neu) für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km Auch für Schwere Fahrzeuge ist der Beginn der Abgabe so zu wählen, dass er dann erfolgt wenn dank politischen Instrumenten kaum mehr fossile Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt werden. Für die übrigen Fahrzeugkategorien ist nach dem Vorbild von Art. 8b SVAG auf die Marktduchdringung abzustellen.

	~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~o~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 4 dieses Gesetzes erläutert, fordern wir, dass die Abgabe gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhoben wird, um Fehlanreize zu verhindern.

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~ ~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~ ~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz ~~die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst und trägt dazu bei, nicht nur Emissionen, sondern auch das Verkehrsaufkommen wirksam zu begrenzen.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige ~~a~~Abga~~bepflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen.~~ ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe~~

	~~nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ändigen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung.~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. 2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen. Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Est puni d'une amende de 200 francs quiconque, intentionnellement ou par négligence, circule sur le territoire douanier : a. avec un véhicule suisse des catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » : sans immatriculation ; b. avec un véhicule étranger des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » : sans enregistrement au sens de l'art. 17, let. a ou sans avoir payé la redevance forfaitaire ; c. avec un véhicule étranger de la catégorie de redevance « motocycles » : sans avoir payé la redevance forfaitaire. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder auch aus diesem Absatz zu streichen.

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Bemerkungen zum Anhang 1

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2, al. 2bis 2bis L'hydrogène du numéro 2804.1000 du tarif des douanes utilisé pour l'alimentation des piles à combustible servant à la propulsion des véhicules automobiles est également réputé carburant au sens de la présente loi. Art. 12, al. 3 3 Pour l'hydrogène, la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à : a. 2027,40 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène gazeux ; b. 2080,76 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène liquide ; Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales Insertion du numéro du tarif des douanes ci-après entre les numéros 2711.2990 et 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die

	Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie.

	Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Dabei ist sicherzustellen, dass die Einführung der Steuer den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nicht untergräbt und die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr nicht schwächt. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. In diesem Zusammenhang sollte die Mittelverwendung verstärkt auf flächeneffiziente Verkehrslösungen ausgerichtet werden. Insbesondere Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in Park-and-Ride-Anlagen ermöglichen es, mit der bestehenden Infrastruktur mehr Personen zu transportieren und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f

Abs. 2 Bst. f: streichen
Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~

~~d.mindestens 40 Proz~~

Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.
Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f
Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu.

Bemerkungen:
Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~teilt.

Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung

Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird.

Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen)

Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f;~~

~~e.ein Anteil~~

b
Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!]

Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. En tspri~~e~~cht ~~der Summe von je 9 Prozent:~~

~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~

~~2.der Hälfte~~

end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%).

Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchss teuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 de~~n~~r F~~l~~ugtreibstoffen,

~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~

~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der

Gegenvorschlag	Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 21 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüf Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe. Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.3

	s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich, Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV; Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» e~~r~~auch~~ssteuern erheben auf:~~ ~~f. Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab.

	~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die in der Variante «Ladestrom» vorgesehene Erhebung am Ladepunkt erachten wir aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Siehe dazu auch unsere Erläuterungen im allgemeinen Fragebogen zu Fragen 1.2 und 1.3. Wir erachten es bei Wahl der Variante Ladestrom als notwendig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erst erfolgreich dafür einsetzt, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein. Strom, der für bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. Aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Besteuerung von E-Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung ab. Dabei ist sicherzustellen, dass eine allfällige Elektromobilitätsbesteuerung den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nicht untergräbt und die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr nicht schwächt. Unabhängig von der gewählten Erhebungsvariante ist zudem zu gewährleisten, dass die Verwendung der Einnahmen flächeneffiziente Verkehrslösungen stärkt, insbesondere den öffentlichen Verkehr sowie geeignete Verknüpfungs- und Park-and-Ride-Infrastrukturen, um mit der bestehenden Infrastruktur mehr Personen transportieren zu können (siehe allgemeiner Fragebogen Frage 1.6).

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen w~~i~~erden, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-

	Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Art. 8 dargelegt, lehnen wir die vorgeschlagenen Steuertarife ab.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Tarif~~Strom, der für ~~die Ladestromsteuer beträgt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.~~ ~~2 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 2~~bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ändigen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~

Gegenvorschlag	~~a.seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b.der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtung lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante. Auf jeden Fall wäre ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreitung~~. Er erlässt dabei~~

Gegenvorschlag	~~insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~ für bidirektional geladenen Strom ermöglichen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Stellungnahme zu Artikel 8.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln.~~ ~~2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln.~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen (Selbstdeklaration~~).~~ ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration~~ der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre, wie in unserer Antwort auf Artikel 21 dieses Gesetzes erwähnt, zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen Selbstdeklaration der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt.

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Umgehungen sind insbesondere bei der vom Bund vorgeschlagenen Abgabevariante «Ladestrom» zu befürchten. Daher sind systematische Kontrollen unerlässlich.

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab.

	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschalen Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. gelöschter Inhalt geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: gelöschter Inhalt geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwisch~~ufgrund der noch fehl~~en~~ den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf de~~r~~n Ladestrom~~steuer~~ für Elektr~~ofahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStG).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~ ische Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu ver~~t~~meil~~netzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträge~~n~~ n d~~er~~er~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe e entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht.

Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Pro Velo Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Inverkehrssetzung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 höchstens noch in Ausnahmefällen erfolgt. Die in den Eckwerten für das CO2-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO2-Bepreisung wird mit der angekündigten Preisobergrenze keine Lenkungswirkung entfalten und taugt deshalb ebensowenig, um einen klimapolitischen Kollateralschaden der neuen Abgabe zu vermeiden. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht oder kaum mehr verkauft werden. Dieser Zeitpunkt wird in der Schweiz und in der EU massgebend über die Neuwagenregulierung gesteuert, so dass sich ein Abgleich zwischen der Ersatzabgabe und der klimapolitischen Neuwagenpolitik im Sinne unserer Ausführungen auf die Frage 1.6 aufdrängt. Nach aktuellem Zeitplan dürfte diese für uns zentrale Bedingung eine Erhebung der Abgab ab 2035 erlauben. Bei fehlender oder unzureichender Neuwagenregulierung (was für 2030 eindeutig der Fall ist), ist deshalb auf eine äquivalente Besteuerung von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen unbedingt zu verzichten. In einer Übergangsphase sollten, wenn überhaupt, deutlich reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen, die aufgrund der Neuwagenregulierung in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zu erwarten sind, zur Anwendung kommen. Zu den nötigen Änderungen auf der Zeitachse siehe Ausführungen bei der Frage 1.6. Neben der Elektromobiliätsbesteuerung umfasst die Verfassungsänderung auch der Zweckbindung von an sich ebenfalls voraussetzungslos zu schuldenden Abgaben fossiler Fahrzeuge. Bei diesen Bestimmungen sehen wir grundlegenden Überarbeitungsbedarf, um nur schon den status quo bzgl. Finanzflüsse, die von der NAF-Reform angestrebte stärkere Nutzerfinanzierung und die Entscheide des Entlastungsprogramms 2027 im Sinne der Expertengruppe um Herrn Gaillard umzusetzen (siehe Bemerkungen in den Fragebogen zu den Bundesbeschlüssen). In diesen Kontext gehört auch, dass die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den geplanten Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt hat, wodurch der Mittelbedarf für Nationalstrassen insbesondere in den ersten Jahren in denen die Ersatzabgabe erhoben werden soll, geringer ausfällt. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Mineralölsteuer oder Mineralölsteuerzuschlag) anzupassen . Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und schwere Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Auch in der Bilanz der externen Kosten und Nutzen schneiden Elektrovelos positiv ab. Auch die Belastung der Infrastrukturen ist bei Elektrovelos aufgrund ihres Gewichtes im Vergleich zu Motorrädern und Motor- und Lastwagen gering. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme erläutert, befürworten wir die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, wenn sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht ausbremst. Das ist aktuell aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht gegeben. Solange das nicht geändert wird, lehnen wir die Abgabe ab. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar. Bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» mit Erhebung am Ladepunkt haben wir grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft. Siehe dazu Frage 1.3.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Die Einführung der Abgabe käme zu einem Zeitpunkt, an dem sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen würde. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe taugt. Für LKWs ist sicherlich keine frühere Einführung als gemäss jenem Zeitplan angebracht, die in der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» aktuell definiert wird. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt. D.h. in 5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr. Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für politische Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den

Begründung	Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige, zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um vor Kurzem bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen zu verabschieden leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst Recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen Anpassungen im als flankierende Massnahmen finden sie bei Artikel 1 unseres Dokumentes der Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe. Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist aktuell sehr unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert. 2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde

	bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte). Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet. Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden. Im Folgenden, weshalb dies insbesondere in Anbetracht der Lage der Schweizer Klimapolitik zwingend ist. In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KlG legitimiert. Es ist zu erwarten, dass die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden wegen der fehlenden finanziellen Anreize und schlechtere regulatorische Rahmenbedingungen als z.B. in Deutschland bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden noch über 2030 hinaus im internationalen Vergleich selbst bei einem Aufschub der Ersatzabgabe weiter zurückfallen wird. 3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird aus klimapolitischen Gründen von fast allen Staaten inklusive der Schweiz politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist und dies auch bleiben wird (siehe Fragebögen zum Bundesbeschluss). Ferner ist in der Variante Ladestrom ebenfalls soweit möglich ebenfalls ein Mehrwertsteueräquivalent miteinzubeziehen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft anzupassen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchsssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald grossmehrheitlich vermieden werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu

	fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d;~~ ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2. der Hälfte~~ ») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht.

Gegenvorschlag	Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir. Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ~~e~~bis. nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b.~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü b~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für

	die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet) Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~ ~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf~~ch allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benach~~Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~ ~~b. 28~~ teiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil

	der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass bis spätestens 2035 kaum mehr fossile Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Deshalb lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 als klimapolitisch kontraproduktiv ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie nicht oder nur noch in geringem Ausmass in Verkehr gesetzt werden, was über die CO2-Gesetzgebung entsprechend zu regeln ist (z.B. durch Neuwagenflottenzielwerte oder durch einen Verzicht auf die Zulassung fossil betriebener Verbrenner) (siehe auch Frage 1.6 des allgemeinen Fragebogens). Eine entsprechende Umsetzungsmöglichkeit finden Sie beim Änderungsantrag zu Artikel 1. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% vernachlässigbar.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1.~~ Anpassung im Sinne unserer Bemerkungen bei der Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen. Beispielsweise wie folgt: Abs. 1 Der Bund erhebt ab 2035 eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf elektrisch angetriebenen~~n Motorfahrzeugen (Elektrofahrzeuge).~~ ~~2 Als Elektrofahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten:~~ ~~a.batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge;~~ ~~b.Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge~~ Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Art. 10 Abs. 1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2 und nach Artikel 10a. Art. 10a Reduzierte Tarife 1 Der Bundesrat sieht zur Förderung elektrisch angetriebener Peronenwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor, dass ab 2035 bis 2038 ein reduzierter Tarif gilt. Die Reduktion entspricht folgendem Prozentsatz: a 2035: 70 Prozent b 2036: 50 Prozent c 2037: 30 Prozent Änderung anderer Erlasse 1.CO2-Gesetz von 23. Dezember 2011 Art. 10 Zielwerte Bst e (neu) für Personenwagen, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km;Bst f (neu) für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km Auch für Schwere Fahrzeuge ist der Beginn der Abgabe so zu wählen, dass er dann erfolgt wenn dank politischen Instrumenten kaum mehr fossile Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt werden. Für die übrigen Fahrzeugkategorien ist nach dem Vorbild von Art. 8b SVAG auf die Marktduchdringung abzustellen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~oe~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 4 dieses Gesetzes erläutert, fordern wir, dass die Abgabe gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhoben wird, um Fehlanreize zu verhindern.

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~

Gegenvorschlag	~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~ ~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz d~~ie Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige ~~a~~Abgabepflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen. ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ändigen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhinder n. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet.~~ ~~2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~

Gegenvorschlag	~~Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen. Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Est puni d'une amende de 200 francs quiconque, intentionnellement ou par négligence, circule sur le territoire douanier : a. avec un véhicule suisse des catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » : sans immatriculation ; b. avec un véhicule étranger des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » : sans enregistrement au sens de l'art. 17, let. a ou sans avoir payé la redevance forfaitaire ; c. avec un véhicule étranger de la catégorie de redevance « motocycles » : sans avoir payé la redevance forfaitaire. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder auch aus diesem Absatz zu streichen.

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2, al. 2bis 2bis L'hydrogène du numéro 2804.1000 du tarif des douanes utilisé pour l'alimentation des piles à combustible servant à la propulsion des véhicules automobiles est également réputé carburant au sens de la présente loi. Art. 12, al. 3 3 Pour l'hydrogène, la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à : a. 2027,40 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène gazeux ; b. 2080,76 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène liquide ; Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales Insertion du numéro du tarif des douanes ci-après entre les numéros 2711.2990 et 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder ab. Siehe dazu die Erläuterung in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll

Begründung:	unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Proz~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~teilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das

Gegenvorschlag	Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entspricht ~~der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2.der Hälfte~~ end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%). Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 den~~n~~ F~~lugtreibstoffen,~~ ~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~2~~1 Buchstaben ~~c und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüg~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung

gefordert (1).
Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe.

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich ~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe c:~~

~~a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~

smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf~~ch al~~~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~

~~b.3~~

s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen.

(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).»

~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen:

Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung

Begründung	aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» e~~r~~auch~~ssteuern erheben auf:~~ ~~f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Die in der Variante «Ladestrom» vorgesehene Erhebung am Ladepunkt erachten wir aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Siehe dazu auch unsere Erläuterungen im allgemeinen Fragebogen zu Fragen 1.2 und 1.3. Wir erachten es bei Wahl der Variante Ladestrom als notwendig, dass sich

Begründung:	die Schweiz auf internationaler Ebene erst erfolgreich dafür einsetzt, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein. Strom, der für bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. Aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Besteuerung von E-Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung ab (siehe allgemeiner Fragebogen Frage 1.6).

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im~~

Gegenvorschlag	~~Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen wi~~r~~den, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Art. 8 dargelegt, lehnen wir die vorgeschlagenen Steuertarife ab.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Tarif~~Strom, der für ~~die Ladestromsteuer beträgt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.~~ ~~2 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 2~~bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel.

	Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~l~~änd~~igen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese~~

Gegenvorschlag	~~Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtung lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante. Auf jeden Fall wäre ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreitung~~. Er erlässt dabei insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~für bidirektional geladenen Strom ermöglich~~en.~~ ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Stellungnahme zu Artikel 8.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln.~~ ~~2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln.~~Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen ~~(~~Selbstdeklaration~~).~~ ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration~~der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre, wie in unserer Antwort auf Artikel 21 dieses Gesetzes erwähnt, zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen Selbstdeklaration der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Umgehungen sind insbesondere bei der vom Bund vorgeschlagenen Abgabevariante «Ladestrom» zu befürchten. Daher sind systematische Kontrollen unerlässlich.

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale~~n~~ Steuer~~ richtet sich nach Anhang 3~~n stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwisch~~ufgrund der noch fehl~~en~~ den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf de~~r~~n Ladestrom~~steuer~~ für Elektr~~ofahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStG).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~ ische Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu v~~er~~t~~m~~ei~~lnetzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträge~~n~~ d~~er~~~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe e entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht. Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

RoadCross Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Verzicht auf Stellungnahme

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	vgl. Begleitschreiben

Anhang: 251118-ST-Begleitschreiben ASTAG E-Abgabe

Engagiert. Sicher. Ans Ziel.
Engagé. Pour vous. Partout.
Con impegno. A destinazione. Per voi.

Bundesamt für Strassen
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

via «Consultations»

Bern, 09.01.2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, mit über 3'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse, bedankt sich für die Möglichkeit, zum vorliegenden Entwurf Stellung nehmen zu können.

Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sind unabdingbare Grundlage von Versorgung und Mobilität. Entsprechend wichtig ist es aus Sicht der ASTAG, die ausreichende Alimentierung und Liquidität des Nationalstrassenfonds NAF auch auf lange Sicht sicherzustellen. Eine Ersatzabgabe für E-Fahrzeuge ist ein im Grundsatz geeignetes und zielführendes Instrument dafür. Gleichzeitig muss eine E-Ersatzabgabe so gestaltet werden, dass sie die Entwicklung des Strassentransports hin zu mehr Nachhaltigkeit nicht über Gebühr belastet. Insbesondere im Schwerverkehr sind E-Fahrzeuge bisher noch nicht etabliert und hätten durch eine E-Abgabe mittelfristig keine Chance, sich durchzusetzen.

Die ASTAG stellt folgende Anträge:

- Die Einführung der Abgabe sei für schwere Nutzfahrzeuge nicht vor 2035 und einem Anteil von E-LKW am Gesamtbestand von 30% vorzunehmen.
- Bei Inkrafttreten sei für schwere Nutzfahrzeuge die Variante «Fahrleistung» umzusetzen.

Die obigen und weitere Anträge können dem beiliegenden Antwortformular entnommen werden. Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

SR Thierry Burkart
Zentralpräsident

André Kirchhofer
Vizedirektor

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sind unabdingbare Grundlage von Versorgung und Mobilität. Entsprechend ist es aus Sicht der ASTAG essenziell, die ausreichende Alimentierung und Liquidität des Nationalstrassenfonds NAF auch auf lange Sicht sicherzustellen. Eine Ersatzabgabe für E-Fahrzeuge ist ein im Grundsatz geeignetes und zielführendes Instrument dafür. Gleichzeitig muss eine E-Ersatzabgabe so gestaltet werden, dass sie die nachhaltige Mobilität nicht über Gebühr belastet. Der Marktdurchdringungsgrad von E-Fahrzeugen ist Stand heute gering, insbesondere im Schwerverkehr; die Anschaffung von E-Fahrzeugen verlangt von Transportunternehmen erhebliche Anfangsinvestitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur. Für die ASTAG ist daher klar: Eine Einführung der Abgabe per 2030 - unabhängig der gewählten Variante- kommt zu früh und würde einen empfindlichen Rückschlag für die Dekarbonisierungsanstrengungen der Transportbranche darstellen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ASTAG unterstützt die Variante «Fahrleistung» von der Systematik her. Die für die Erhebung erforderlichen Stamm- und Fahrleistungsdaten werden im Schwerverkehr bereits mit der LSVA erfasst. Damit stützt sich die Erhebung auf ein bekanntes und bewährtes System. Sowohl für das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit als auch die Transportbranche wäre die Einführung mit minimalen organisatorischen und administrativen Umstellungen verbunden. Auch mit Blick auf die Tarifierung ist eine fahrleistungsabhängige Erhebung zu bevorzugen. Durch die Differenzierung nach Fahrzeugart und Fahrzeuggewicht wird erreicht, dass E-Fahrzeuge einen annähernd gleichwertigen Abgabebetrag pro Kilometer entrichten wie vergleichbare, fossil angetriebene Fahrzeuge. Die ASTAG begrüsst diesen technologieneutralen und steuergerechten Ansatz. Durch den starren Tarif der Variante «Ladestrom» droht hingegen eine Ungleichbehandlung zu Ungunsten des Strassentransports.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss erläuterndem Bericht (S.135) ist die Ladestromsteuer für schwere Nutzfahrzeuge nicht äquivalent bzw. führt zu deutlich höheren steuerlichen Belastungen als die Mineralölsteuer. Tatsächlich zeigen Berechnungen der ASTAG eine Differenz von rund 2'000 Franken pro Fahrzeug (42t, 85'000 km Jahreslaufleistung) gegenüber der Variante «Fahrleistung». Diese einseitige und deutliche Mehrbelastung des Strassentransportgewerbes geht nicht an. Hinzu kommen einmalige Kosten und laufender Aufwand für Transportunternehmen, die über eigene Ladestationen verfügen und diese nachrüsten müssen. Der administrative Mehraufwand für Betrieb und Unterhalt der Erhebungsgeräte sowie deren Anbindung an die zentrale Plattform lässt sich Stand heute nicht einschätzen. Bei der Verwaltung würden Vorbereitungs- und Vollzugskosten in dreistelliger Millionenhöhe anfallen. Dies ist nicht verhältnismässig. Hinzu kommt, dass die Variante nicht erhebungssicher ist und einfache Umgehungsmöglichkeiten bestehen. Die ASTAG lehnt die Variante «Ladestrom» unter diesen Gesichtspunkten ab.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Mineralölsteuer deckt die vom Strassenverkehr verursachten Infrastrukturkosten nach dem Verursacherprinzip. Wer die Infrastruktur stärker beansprucht, entrichtet in der Summe eine höhere Mineralölsteuer. Dieser Grundsatz ist sinnvoll und auch für die Ersatzabgabe vorzusehen. Eine pauschale Abgabe ist vor allem vorteilhaft bei grossen Jahreslaufleistungen. Im Nahverkehr tätige Transportunternehmen - oftmals KMU - würden durch eine pauschale Abgabe benachteiligt und beim Einsatz von E-Fahrzeugen eine, relativ gesehen, höhere Abgabenlast tragen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ASTAG lehnt die fixe Einführung der Abgabe per 2030 dezidiert ab. Schon heute steht fest, dass die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Zukunft auch für Elektro-LKW gelten wird; offen ist nur der Zeitpunkt der Integration bzw. wie hoch die Tarife in den ersten Jahren angesetzt werden (Rabatte). Mit einer Ersatzabgabe erhalten die Rahmenbedingungen für E-Lastwagen eine zusätzliche Komponente: Durch eine weitere fiskalische Zusatzbelastung des Schwerverkehrs gelangt die Dekarbonisierung an einen Wendepunkt. Ihr Erfolg hängt massgeblich davon ab, ob sich die Verwendung von E-LKW betriebswirtschaftlich rechnet. Nur wenn die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership, TCO) über eine bestimmte Einsatzdauer mit dem Total für fossil betriebene LKW einigermassen identisch sind, liegt der Kauf von Elektro-Lastwagen für die grosse Mehrheit der Transportunternehmen im Bereich des Möglichen – ansonsten muss mit einem abrupten Stopp der Elektrifizierung gerechnet werden. Heute beträgt der Anteil von E-LKW an den Neuimmatrikulationen erst 18,7 Prozent; beim Gesamtbestand (2024: 54‘365 Fahrzeuge) sind es sogar nur gerade 3,2 Prozent. Mit einer Ersatzabgabe, die 2030 – bei ihrer Einführung – 61 bzw. 69 Prozent der LSVA ausmachen würde, hätte die Elektromobilität im Strassentransport noch weniger Chancen. Die heutigen Kostenvorteile von E-LKW würden spätestens ab 2031 kippen, dieselbetriebene Fahrzeuge wären über die Lebensdauer betrachtet günstiger. Die Dekarbonisierung – als erklärtes Ziel der der Transportbranche – wäre dadurch gefährdet. Der NAF und der Bundeshaushalt würden von einer Einführung der Abgabe per 2030 nur sehr begrenzt profitieren. Selbst wenn sich Zahl der jährlich immatrikulierten E-LKW ab 2026 verdreifacht, wird bis 2030 lediglich ein Anteil am Gesamtbestand von rund 20% erreicht. Es stellt sich daher die grundlegende Frage nach der Dringlichkeit der Vorlage. Die ASTAG fordert daher, dass das die Einführung der E-Abgabe, unabhängig der Variante, frühestens per 2035 und erst ab einem Marktdurchdringungsgrad der E-LKW (Anteil an den Neuimmatrikulationen) von 30 Prozent erfolgt. So kann sichergestellt werden, dass die ambitionierten Dekarbonisierungsbestrebungen des Strassentransports nicht vorzeitig beendet werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Die ASTAG erachtet die heutige Form der Infrastrukturfinanzierung im Verkehr mit je einem Fonds für Strasse und Schiene als zweckmässig und

Begründung	von der Systematik her als ausreichend. Dank der Zweckbindung von Erträgen aus dem Strassenverkehr ist der NAF weitgehend unabhängig von der jeweiligen Situation des allgemeinen Bundeshaushalts. Damit besteht die nötige Sicherheit für laufende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Abzulehnen ist jede weitere Zweckentfremdung von Strassengeldern für Aufgaben ausserhalb des NAF. Die zu Verfügung stehenden Mittel sind für Infrastrukturausbau und -unterhalt einzusetzen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	vgl. Bemerkungen zu Frage 1.2

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ASTAG unterstützt die gewichtsabhängige Erhebung im Grundsatz. Mit der Integration in die LSVA-Systematik wird vermieden, dass für den Schwerverkehr zwei unterschiedliche Erhebungssysteme zur Anwendung kommen. Art. 8 Abs. 3 E-EFAG sieht vor, dass der Bundesrat «bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage» heranziehen kann. Diese Bestimmung stellt eine Abkehr von der bewährten LSVA-Systematik dar. Es spielt keine Rolle mehr, ob ein Anhänger angekoppelt ist, bzw. wie schwer dieser ist. Die Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV (Art. 13 Abs. 2 Bst. b) sieht die Möglichkeit vor, bei der Erhebung der LSVA zwischen Zugfahrzeug und Sattelanhänger zu differenzieren: Ein Zugfahrzeug, das ohne Anhänger verkehrt, entrichtet die LSVA lediglich nach Gewicht des Zugfahrzeugs. Damit besteht ein Anreiz, unnötige Fahrten mit leeren Anhängern zu vermeiden. Eine vergleichbare Regelung ist auch für die E-Abgabe vorzusehen. Sattelschlepper ohne Anhänger belasten die Strasseninfrastruktur in geringerem Masse. Die ASTAG beantragt die Streichung von Art. 8 Abs. 3 E-EFAG. In der Verordnung zum EFAG ist eine Regelung analog zu Art. 5 Abs. 2 SVAV vorzusehen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die

Titel	Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie eingangs erwähnt, stellt die Abgabe eine bedeutende Mehrbelastung für den Strassentransport dar. Sollte die Abgabe dereinst nur auf inländische Verkehrsteilnehmer angewendet werden, droht eine empfindliche Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Transportgewerbes im Import- und Exportverkehr. Allen voran würde eine Steuerbefreiung aber dem ausländischen Transitverkehr zugutekommen. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen in der Verlagerung von Grenze zu Grenze, erscheint eine steuerliche Bevorteilung dessen nicht angezeigt. Im Personenverkehr beträgt der Anteil des Transitverkehrs auf der Nord-Süd-Achse rund 30%. Er trägt also einen bedeutenden Teil zum Verschleiss der Nationalstrasseninfrastruktur bei. Im Sinne der verursachergerechten Finanzierung der Strasseninfrastruktur sind auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe zu unterstellen.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13

	Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie bereits erwähnt erachtet die ASTAG die Erhebung der Variante «Fahrleistung» im Schwerverkehr via LSVA-Gerät als pragmatische Lösung. Anders verhält es sich bei Personenwagen, wo gegenwärtig keine gerätebasierte Lösung existiert. Hier ist ausschliesslich eine Selbstdeklaration vorzusehen. Über den bekannten Verrechnungsmechanismus der Strassenverkehrsämter kann für das Inkasso gesorgt, und mit periodischen oder stichprobenartigen Mechanismen die Erhebung kontrolliert werden. Mit der Selbstdeklaration würde die Verkehrspolitik dem bewährten Schweizer Steuersystem folgen, wo natürliche und juristische Personen ebenfalls über ihre Einkommens- und Vermögenssituation selbst zur Auskunft verpflichtet sind. Auf ein kostenintensives staatliches Erhebungssystem könnte damit verzichtet werden.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ASTAG lehnt die Variante «Ladestrom» grundsätzlich ab (vgl. 1.3) und enthält sich deshalb einer Stellungnahme zu den nachfolgenden Fragen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

SHVF - Swiss Historic Vehicles Federation

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	--

Anhang: Ersatzabgabe E-Fahzeuge_shvf_6.1.26

SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

Swiss Historic Vehicle Federation
CH-3000 Bern
www.shvf.ch

Bundesrat Albert Rösti
Departementsvorsteher
Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Eingabe via: https://www.gate.bag.admin.ch/consultations/ui/feedback/wizard/C4SA7BESRN/law/852

Bern, 6. Januar 2026

Vernehmlassungsverfahren Abgabe auf Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme – SHVF Swiss Historic Vehicle Federation

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Allgemeine Bemerkungen

Wir betrachten es als eine Selbstverständlichkeit, dass alle Verkehrsteilnehmer ihren gerechten Anteil an der Infrastrukturfinanzierung beitragen müssen. Die Automobilwirtschaft und die Automobilisten zahlen jährlich Steuern und Abgaben im Umfang von rund 13 Milliarden Franken an Bund und Kantone. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent (inklusive der externen Kosten des Strassenverkehrs auf Basis der bis 2024 gültigen Methodik). Während bei einer verursachergerechten Mittelverwendung die Strasse durch die Strassennutzer vollumfänglich selbst finanziert wird, beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs lediglich rund 50 Prozent, jener des Velo- oder Langsamverkehrs null Prozent. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit ist daher für alle Verkehrsmittel zu realisieren, einer weiteren Quersubventionierung der Verkehrsmittel und -träger durch neue Steuern zulasten der Schweizer Automobilwirtschaft erteilen wir eine klare Absage.

Fehlerhafte Marktprognose und irreführende Darstellung des Dringlichkeit

In den Annahmen wird auf einem Entwicklungsszenario des Hochlaufs der Elektromobilität abgestützt, welche Dringlichkeit der Finanzierungsfrage adressiert (vgl. Ziffer 1.1 Handlungsbedarf im Erläuternden Bericht der Vernehmlassungsvorlage). Die Datengrundlage dazu ist aber falsch und führt zu einer falschen Marktprognose. Wenn zum Ende des Kalenderjahres 2030 ein Steckeranteil von 30 Prozent im Gesamtwagenpark erwartet wird, entspricht dies 1'438'000 Personenwagen. Per September 2025 sind 376'000 Steckerfahrzeuge im Bestand. Der Nachholbedarf in den nächsten fünf Kalender Jahren (2026-2030) beträgt somit 1'062'000 Steckerfahrzeuge, die einen fossilen Antrieb ablösen müssten. Das entspricht einer jährlichen Inverkehrbringungsmenge von 212'000 Fahrzeuge. Hierzu gilt zu bedenken, dass der Neuwagenmarkt aktuell im Bereich von 230'000 – 240'000 Neufahrzeugen liegt. Das würde folglich bedeuten, dass ab sofort fast ausschliesslich nur noch Steckerfahrzeuge in Verkehr zu bringen wären, damit dieses Szenario eintritt. Diese Darstellung ist vollkommen realitätsfremd und deswegen ist die Dringlichkeit nicht korrekt dargestellt und irreführend.

Politik des Bundesrats verhindert Erreichung der eigenen Klimaziele durch Störung der Ausbreitung der E-Mobilität

Anstelle einer unterstützenden Haltung des Bundesrates für eine positive Stimulierung der Elektrofahrzeug-Nachfrage wurde per 1. Januar 2024 eine Ausweitung der Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge beschlossen. Parallel zur laufenden Vernehmlassung der titelerwähnten Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge (nachstehend E-Abgabe genannt) finden auch im Parlament die ersten Beratungen für die zukünftige Besteuerung (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA) der elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeuge statt. Allgemein vermissen wir beim Bund eine wohlwollende Haltung gegenüber der gewünschten zukünftigen Antriebskonzeption. Der damit in Kauf nimmt, dass der Verkehrssektor seine Klimaziele verfehlen wird. Der Grund dafür ist im falschen Regulierungsansatz als auch der falschen Inpflichtnahme der Akteure zu finden.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage stellt sich für uns die zentrale Frage, ob die Äufnung der allgemeinen Bundeskasse und der kurzfristige Erhalt des Finanzierungsvolumens des NAF eine höhere Priorität geniessen soll als die CO2-Zielerreichung im Verkehrssektor. Würde die Finanzierungsfrage stärker gewichtet, würde dies zu Lasten der Schweizer Klimaziele erfolgen.

Keine Zweckentfremdung der Finanzmittel der Strassenbenutzer

Ein gewichtiger Teil der Mineralölsteuer (40 Prozent) und der geplanten E-Abgabe (34 Prozent) fliesst bzw. würde in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. Ebenso zahlen die Strassenbenutzende heute über 1 Milliarde Franken jährlich in den Bahninfrastrukturfonds (BIF).. Der Strassenverkehr und dessen Infrastruktur haben also keine Finanzierungsprobleme auf der Einnahmeseite. Die geäufneten Mittel fliessen jedoch in verschiedene verkehrsmittelfremde Gefässe (BIF und allgemeiner Bundeshaushalt). Anstelle neuer Steuern und Abgaben gilt es, die Mittel ausschliesslich der Strasseninfrastruktur zufliessen zu lassen und die Zweckentfremdung zu stoppen. In der Vorlage steht, dass mindestens 50 Prozent der

Beiträge aus der Automobilsteuer in den NAF fliessen sollen, der Rest in die allgemeine Bundeskasse. Eine Aufteilung der Mittelverwendung aus der Automobilsteuer ist für uns inakzeptabel. Die Automobilsteuer muss vollständig in den NAF fliessen – so unsere Forderung.

Sistierung der Vorlage für die E-Abgabe bis 30 Prozent Marktanteil erreicht ist

Im Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 wurde aufgrund des wachsenden Anteils an Steckerfahrzeugen ein Einführungszeitpunkt per spätestens 2030 gefordert. Der Markthochlauf erfolgt jedoch bisher nicht wie erwartet. Einen fixen Einführungszeitpunkt der E-Abgabe ab 2030 lehnen wir dezidiert ab. Statt auf die Zahl der Neuzulassungen abzustellen, ist der entscheidende Faktor die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen im Gesamtmarkt. Die E-Abgabe ist an den Grenzwert in der Gesamtflotte zu koppeln. Wir fordern, die Einführung der Steuer auf E-Fahrzeuge zu sistieren, bis der Anteil BEV im Gesamtwagenpark 30 Prozent beträgt. Wird stattdessen die E-Abgabe früher eingeführt, verunmöglicht dies die weitere Ausbreitung der Elektromobilität und das Erreichen der Klimaziele (siehe oben).

Bürgernahe Lösung bei Erhebungsvariante

Wir unterstützen für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeugen eine Selbstdeklaration, welche über den bekannten Verrechnungsmechanismus der Strassenverkehrsämter für das Inkasso sorgen und mit periodischen oder stichprobenartigen Mechanismen erhebungssicher dargestellt werden kann. Mit der Selbstdeklaration würde die Verkehrspolitik dem bewährten Schweizer Steuersystem folgen, wo natürliche und juristische Personen ebenfalls über ihre Einkommens- und Vermögenssituation selbst zur Auskunft verpflichtet sind. Auf ein kostenintensives staatliches Überwachungssystem soll verzichtet werden. Zu den Erhebungsvarianten bringen wir folgenden Kommentar an:

- Wir sind gegen eine Erhebungsmethodik, die gerätebasiert in den Fahrzeugen erfolgen soll (mit Ausnahme der LSVA-Systeme, welche bereits auf verbauten Geräten fussen kann) und dazu noch eine Ausnahme der Selbstdeklaration für Auslandfahrten bedarf. Denn dies würde im Endausbau einen Geräteeinbau bei mehreren Millionen Objekten bedeuten. Dazu kämen weitere Kosten bei über einer halben Million zu verarbeitenden Mutationen (Handänderungen) während einem Kalenderjahr. Hinzu kommt, dass jede Grenzverbindung mit einem Erfassungsgerät ausgestattet werden müsste. Dies wäre eine völlig überproportionale administrative Zumutung (vgl. verworfene Erhebungsmethoden, Ziff. 1.4.2 des Erläuternden Berichts).

- Wenn bei einer Überarbeitung der Vorlage eine E-Abgabe in Form der Variante «Fahrleistung» umgesetzt wird, ist diese aktuell nicht erhebungssicher, kosteneffizient oder benutzerfreundlich: weder für den Bürger noch für die Vollzugsbehörde. Die Vielfältigkeit der Szenarien und Prozesse würde ein überdimensionierten Administrationsaufwand verursachen. Die Unterscheidung nach Fahrzeugarten oder -kategorien erachten wir als sinnvoll. Aber es ist auf eine durchgängige und vollständige Methodik zu achten, so dass alle Fahrzeugarten erfasst werden (mit einem Pauschalsatz oder einem gewichtsabhängigen Satz [vgl. Ziffer 2.1.3.5 des Erläuternden Be-

richts]). Somit sind auch Wohnmobile, Motorräder, Motorfahrräder, Motorschlitten, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Traktoren, andere elektrische angetriebene radgebundene Beförderungsmittel / fahrzeugähnliche Geräte sowie Schiffe, Flugzeuge/-geräte und die Eisenbahn zu erfassen. Dass bei der E-Abgabe nach BEV und PHEV unterschieden wird, ist opportun. Ebenfalls Sinn macht eine pauschale Regelung für Transitreisende mit einem Abgabesatz nach Aufenthaltszeit [vgl. Ziffer 2.1.4.1 oder 2.1.4.4 des Erläuternden Berichts] pro Fahrzeugkategorie, damit keine übermässigen Erhebungsaufwände entstehen.

- Wenn bei einer Überarbeitung der Vorlage eine E-Abgabe in Form der Variante «Ladestrom» umgesetzt wird, ist diese aktuell mit Vorbereitungs- und Vollzugskosten in dreistelliger Millionenhöhe zu veranschlagen. Dies ist nicht verhältnismässig. Hinzu kommt, dass diese nicht erhebungssicher ist und Umgehungsmöglichkeiten bestehen. Eine Unterscheidung zwischen Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen mit einem Abgabesatz von 22,8 Rp./kWh am Energieabgabepunkt (Wallbox oder Ladestation) sowie einer Pauschalregelung für Wohnmobile, Motorräder, Motorfahrräder, Motorschlitten, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Traktoren, andere elektrische angetriebene radgebundene Beförderungsmittel / fahrzeugähnliche Geräte nimmt (nach Ziffer 8.6.2 des Erläuternden Berichts) bewusst in Kauf, dass der Güterverkehr mit überproportionalen Kosten rechnen muss und die Ladestrom-Besteuerung deutlich auf die Personenwagen-Nutzung ausgelegt wird. Dies führt zu einer deutlich schlechteren Akzeptanz bei Lieferwagen und Lastwagen, wenn es um die Totalbetriebskosten der Fahrzeuge kommt. Diese mutwillige Benachteiligung des Güterverkehrs ist nicht akzeptabel und würde eine überproportionale Nachfragebremse an Elektrofahrzeugen auslösen. Damit wird ein Teil der Mobilität bewusst und vorsätzlich benachteiligt.

- Eine neue Vorlage muss in jedem Fall benutzerfreundlicher und kosteneffizienter ausgestaltet werden. Eine pauschale Lösung als einstweilige Übergangslösung lehnen wir ab, da diese nicht verursachergerecht ist.

Unsere Forderungen im Überblick:

Kernforderungen:

- Rückzug, Überarbeitung der Vorlage und erneute Konsultation.
- Einführung einer E-Abgabe, sobald der Anteil Steckerfahrzeuge im Gesamtwagenpark 30 Prozent beträgt. Bei Erreichen des Wagenparkanteils ist die Vorlage innerhalb von zwei Jahren umzusetzen. Falls bis dahin der NAF eine Fondsuntergrenze von 500 Millionen Franken unterschreitet, greift bereits der Absicherungsmechanismus von 4 Rappen/Liter auf fossilen Treibstoffen.
- Vollständige Transferierung der 1,3 Mrd. Finanzierungsleistungen der Automobilwirtschaft von der allgemeinen Staatskasse hin zum NAF, wenn dieser die Fondsreserve von 300 Mio. Franken unterschreitet.
- Gleichwertige Verkehrsträgerfinanzierung aller Mobilitätsnutzer (unabhängig des Verkehrsträgers) mit einer Deckelung der Einnahme bei 100 Prozent der auflaufenden Kosten (nach Gewichtsklassen und Anwendung im Sinne der Selbstdeklaration oder Pauschalabgabe).

- Keine Kürzung der Einlagen in den BIF/NAF durch Transferierung der Automobil-finanzierten Beiträge an den allgemeinen Bundeshaushalt im Sinne eines Entlastungsprogramms für die Staatsfinanzen.
- Die Mittel der Automobilsteuer müssen weiterhin dauerhaft zweckgebunden und vollumfänglich in den NAF fliessen und es darf keinen Mittelenzug in die allgemeine Bundeskasse geben.

Eventualforderungen:

- Als Erhebungsmethode plädieren wir für eine Selbstdeklaration. als auch einer zeit- sowie kategorieabhängigen Pauschale für Transitreisende/Grenzgänger (Ausnahme LSVA-Geräte-basierte Lösung für schwere Nutzfahrzeuge). Die Verrechnung soll über bestehende Systeme der Kantone (für die Motorfahrzeugsteuer) sowie des BAZG (für die LSVA) erfolgen sowie einer Art Vignette(-nerhöhung) für Transitreisende/Grenzgänger.
- Anpassung der Mittelverwendung des NAF ist auf die für dem Strassenverkehr dienlichen Auf- und Ausbauvorhaben (für Ladeinfrastruktur oder Massnahmen, die zu günstigen Energiekosten für die individuelle oder gewerbliche Strassenmobilität führen) auszuweiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Forderungen und verbleiben mit freundlichen Grüssen

SHVF Swiss Historic Vehicle Federation



Dino Graf
Vorstand Politik

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir verstehen und unterstützen die Notwendigkeit, dass Verkehrsteilnehmende ihren gerechten Anteil an der Finanzierung der Infrastruktur leisten müssen. Die Automobilistinnen und Automobilisten zahlen jährlich Steuern und Abgaben im Umfang von rund 13 Milliarden Franken an Bund und Kantone. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent (inklusive der externen Kosten des Strassenverkehrs auf Basis der bis 2024 gültigen Methodik). Während die Strasse durch die Strassennutzenden bei einer verursachergerechten Mittelverwendung vollumfänglich selbst finanziert wird, beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs lediglich rund 50 Prozent und jener des Fahrrad- oder Langsamverkehrs null Prozent. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit wäre daher für alle Verkehrsmittel zu realisieren. Massnahmen, die die Tendenz von «Road Pricing » haben, lehnen wir entschieden ab. Ein ganzheitliches «Mobility Pricing» hingegen unterstützen wir. Eine weitere Quersubventionierung der Verkehrsmittel und -träger durch neue Steuern zulasten der Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten darf es nicht geben. Falsche Datengrundlage Das Entwicklungsszenario des Hochlaufs der Elektromobilität, welches die Dringlichkeit der Finanzierungsfrage adressiert (vgl. Ziffer 1.1 Handlungsbedarf im Erläuternden Bericht der Vernehmlassungsvorlage) beruht auf falschen Datengrundlagen. Wenn zum Ende des Kalenderjahres 2030 ein Steckeranteil von 30 Prozent erwartet wird, entspricht dies 1'438'068 Personenwagen. Per September 2025 sind 376'277 Steckerfahrzeuge im Bestand. Der Nachholbedarf in den nächsten fünf Kalenderjahren (2026-2030) beträgt somit 1'061'791 Steckerfahrzeuge, die einen fossilen Antrieb ablösen müssten. Das entspricht einer jährlichen Inverkehrbringungsmenge von 212'358 Fahrzeuge. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Neuwagenmarkt aktuell im Bereich von 230'000 – 240'000 Neufahrzeugen liegt. Das würde folglich bedeuten, dass ab sofort fast ausschliesslich Steckerfahrzeuge in den Verkehr gebracht werden müssten, damit dieses Szenario eintritt. Dies käme einem sofortigen, dauerhaften und nahezu ausnahmslosen Verkauf von Steckerfahrzeugen gleich. Diese Darstellung ist realitätsfremd, weshalb die Dringlichkeit nicht korrekt dargestellt wird und irreführend ist.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Auch wenn unsere Mitglieder von dieser Abgabe noch länger nicht betroffen wären, so stellt sich die Frage, ob der Zeitpunkt richtig ist. 1. Hat der Bund Klimaziele definiert, die es einzuhalten gilt - und hier ist die Förderung der Elektromobilität ein sehr probates Mittel, diese Ziele im Strassenverkehr zu erreichen. Doch ist die Elektromobilität - eine neue Technologie per se - kein Selbstläufer, so dass es gilt Anreize zu schaffen. 2. Geht das ASTRA bei der Definition der Dringlichkeit von komplett realitätsfremden Zahlen und Szenarien aus. (SIehe Antwort 1)

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung

Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

strasseschweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme (beigelegt). Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme dargelegt: Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Anhang: 1 Stellungnahme_E-Abgabe_strasseschweiz_06-01-2026

strasseschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassung@astra.admin.ch

Bern, den 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen
oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

In den letzten Jahren hat sich strasseschweiz wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren oder Lenkungsabgaben ausgesprochen – insbesondere im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu Mobility Pricing. Des Weiteren haben wir signalisiert, dass wir grundsätzlich offen sind, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keine Anreizdimension aufweist. Ebenfalls haben wir uns dahingehend geäussert, dass wir uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Basis des verbrauchten Stroms und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen können. Wir haben auch wiederholt gegen neue Quersubventionierungen von der Strasse in den allgemeinen Bundeshaushalt Stellung genommen.

www.strasseschweiz.ch
Wölflistrasse 5 ▪ 3006 Bern ▪ T 031 329 80 80 ▪ info@strasseschweiz.ch ▪ MwSt.-Nr. CHE-108.029.249 MWST

Generelle Bemerkungen

Der in die Vernehmlassung gegebene Entwurf schlägt zwei Varianten für eine Ersatzabgabe auf Elektrofahrzeuge vor. Erstere basiert auf einer von der Fahrleistung abhängigen Besteuerung, welche auch die Möglichkeit umfasst, auf eine Selbstdeklaration zurückzugreifen. Die zweite Variante zielt darauf ab, den über eine Ladestation bezogenen Strom zu besteuern, was jedoch die Installation eines Zählers nötig macht.

strasseschweiz begrüsst die Arbeit des ASTRA, das mit den in der Vernehmlassung befindlichen Varianten gezielt jene Fahrzeugkategorien adressiert, die heute nicht über die Mineralölsteuer zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen.

Wir unterstützen grundsätzlich das Prinzip einer Ersatzabgabe, lehnen jedoch die beiden vorgeschlagenen Varianten ab und fordern die Ausarbeitung einer neuen, umsetzbaren Variante. Wir erachten beide vorgeschlagenen Varianten als in der Praxis sehr schwer umsetzbar. Die zahlreichen Unsicherheiten hinsichtlich ihrer konkreten Anwendung können nicht so belassen werden – insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Volksabstimmung.

Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde.

Die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Automobilsteuer (4% beim Import) lehnen wir entschieden ab, da der Strassenverkehr schon genügend Einnahmen für sachfremde Aufgaben generiert.

Daher ersuchen wir den Bundesrat, eine neue Variante zu prüfen, welche die überzeugenden Elemente beider Vorschläge sinnvoll kombiniert. Zusammengefasst sollte diese neue Variante auf dem Stromverbrauch basieren, wobei der Verbrauch direkt auf Fahrzeugebene gemessen und ein Erhebungssystem vorgesehen werden sollte, dass demjenigen der Kilometerabgabe ähnelt. strasseschweiz schlägt vor, zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe mit den wichtigsten betroffenen Akteuren einzusetzen und steht bereit, die Expertise des Verbandes einzubringen, falls dies vom Bundesrat gewünscht wird.

Detaillierte Bemerkungen

Variante 1: Abgabe auf der Fahrleistung (Kilometerabgabe)
Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde ein erster Schritt für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren darstellen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Variante 2: Abgabe auf dem Ladestrom
Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Tausenden von sehr kostenintensiven Stromzählern mit mehreren 100 Millionen Franken Kostenfolge nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert

das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose (insbesondere auch im Ausland) zu laden.

Neue Umsetzungsvariante

strasseschweiz fordert die Umsetzung wie folgt zu überarbeiten:

- Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation.
- Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung der Abgabe auf 30 % Anteil von Steckerfahrzeugen am Personenwagenbestand sowie auch auf 30 % des Fahrzeugbestands bei den LKWs festzulegen.
- Die Ziele und Zielwerte für CO_2-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird.
- Das gesetzliche Erhebungssystem muss flexibel sein und per Verordnung sowohl Selbstdeklaration oder Pauschale als auch fahrzeugspezifische Messungen ermöglichen, etwa über ein „Auto-Sense"-Plug-in oder eine im Fahrzeug programmierte Lösung.
- Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche.
- Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

***

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit freundlichen Grüssen.

strasseschweiz

Olivier Fantino
Geschäftsführer

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	In den letzten Jahren hat sich strasseschweiz wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren oder Lenkungsabgaben ausgesprochen – insbesondere im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu Mobility Pricing. Des Weiteren haben wir signalisiert, dass wir grundsätzlich offen sind, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keinen Anreizdimension aufweist. Ebenfalls haben wir uns dahingehend geäussert, dass wir uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Strombasis und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen können.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde ein erster Schritt für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren darstellen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden. Wir fordern die Ausarbeitung einer neuen Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
	Grundsätzlich stehen wir einer Besteuerung des Stromverbrauchs im Verkehrsbereich auf einer ähnlichen Grundlage wie bei der Besteuerung von Treibstoffen offen gegenüber – dies aus Gründen der Finanzierungssicherheit der Infrastruktur und der Technologieneutralität des Staates. Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde. Nach Ansicht von strasseschweiz muss eine Abgabe folgende Auflagen erfüllen: -Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation. -Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF fest-zulegen.

Begründung	-Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung der Abgabe auf 30% Anteil von Steckerfahrzeugen am Personenwagenbestand sowie auch auf 30 % des Fahrzeugbestands bei den LKWs festzulegen. -Die Ziele und Zielwerte für CO-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird. -Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche. -Wir fordern die Ausarbeitung einer Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Pauschale kann temporär eine akzeptable Lösung sein.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung der Abgabe auf 30% Anteil von Steckerfahrzeugen am Personenwagenbestand sowie auch auf 30 % des Fahrzeugbestands bei den LKWs festzulegen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Automobilsteuer (4% beim Import) lehnen wir entschieden ab.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde ein erster Schritt für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren darstellen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde

Begründung	bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil. Eine Ersatzabgabe, welche sich an der Fahrleistung bemisst, lehnen wir entschieden ab. Die Fragen 2.1-2.13, welche den Inhalt der Umsetzung betreffen, beantworten wir folglich nur allgemein.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch ist diese Variante umsetzbar. Sie würde aber Road-Pricing grundsätzlich in der Verfassung verankern, was wir nicht akzeptieren können. Zudem würde diese Variante eine willkürliche Benachteiligung für Hybrid-Fahrzeuge mit sich bringen.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab. Die Tarifdifferenzierung würde die Plug-in Hyrbide stark und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab. Dieses Tarifmodell würde die Fahrzeuge mit mehr Reichweite (schwerere Batterie) deutlich und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung - inkl. pauschalen Abgaben für Motorräder oder andere Fahrzeuge - lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit die Vorlage vor dem Volk mehrheitsfähig ist, müssen ausländische Fahrzeuge ebenfalls der Abgabe unterliegen. Jedoch lehen wir eine Variante Fahrleistung entschieden ab.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bau- und Landwirtschaftsfahrzeuge müssen - wie bei der Min.Öl.St. - befreit werden. Jedoch lehnt strasseschweiz eine Variante Fahrleistung entschieden ab.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht sollte die neue E-Abgabe - wie die MinÖlSt. - der MwSt. unterstellt werden.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Gesetz muss flexibel formuliert werden, damit Selbstdeklaration sowie fahrzeugbasierte Geräte oder Programmierungen möglich sind. Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt strasseschweiz entschieden ab.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante, welche auf dem Ladestrom basiert, ist nur fahrzeugseitig umsetzbar. Eine Messung an der Ladestation würde Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bevor über Übergangslösungen diskutiert werden kann, braucht es eine umsetzbare, strombasierte Variante zur Erhebung.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% des im Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugbestands festzulegen.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit die Vorlage vor dem Volk mehrheitsfähig ist, müssen ausländische Fahrzeuge ebenfalls der Abgabe unterliegen.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die schwere Nutzfahrzeuge müssen der neuen E-Abgabe erst unterstellt werden, wenn der Marktanteil der neuen Immatrikulationen 40% beträgt. Die neue Abgabe darf nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden; für Nutzfahrzeuge, die der LSVA unterliegen, muss eine Abzugsfähigkeit vorgesehen werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	strasseschweiz lehnt eine Kilometerabgabe entschieden ab. Zudem würde der vorgeschlagene Verfassungsartikel die Quersubventionierung des Strassenverkehrs zugunsten anderer Bundesaufgaben erheblich erhöhen, obwohl der private Strassenverkehr bereits mehr als seine Kosten deckt und ausreichend zu den anderen Aufgaben beiträgt. Der NAF wurde mit dem Ziel geschaffen, die Finanzströme zu klären und Quersubventionen zu begrenzen. strasseschweiz wird mit allen notwendigen Mitteln gegen eine Infragestellung dieses Grundprinzips sowie gegen jedes Vorhaben vorgehen, das zu einer Erhöhung der Quersubventionen zulasten des Strassenverkehrs führt.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: ~~b.mindestens 50 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ d.mindeste ns 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b; e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent: 1.der Mittel nach Buchstabe c, 2. der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ebis. 6 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b; 2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 3~~10~~ 35 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis: a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b. 28 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen die Umleitung von NAF-Einnahmen (Buchstabe b) entschieden ab. Ausserdem muss der Betrag in Absatz 2bis an die Teuerung seit der Einführung vom NAF im Jahr 2017 angepasst werden.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde ein erster Schritt für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren darstellen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – bei-spielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Der vorgeschlagene Verfassungsartikel würde die Quersubventionierung des Strassenverkehrs zugunsten anderer Bundesaufgaben erheblich erhöhen, obwohl der private Strassenverkehr bereits mehr als seine Kosten deckt und ausreichend zu den anderen Aufgaben beiträgt. Der NAF wurde mit dem Ziel geschaffen, die Finanzströme zu klären und Quersubventionen zu begrenzen. strasseschweiz wird mit allen notwendigen Mitteln gegen eine Infragestellung dieses Grundprinzips sowie gegen jedes Vorhaben vorgehen, das zu einer Erhöhung der Quersubventionen zulasten des Strassenverkehrs führt. Wir sind mit der Verteilung der Einnahmen aus der E-Abgabe grundsätzlich einverstanden. Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: ~~b.mindestens 50 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ d.mindestens 40 Prozent und höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent: 1.der Mittel nach Buchstabe c, 2.der Hälfte Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; 2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 3~~10~~ 35 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.30 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen die Umleitung von NAF-Einnahmen (Buchstabe b) entschieden ab. Ausserdem muss der Betrag in Absatz 2bis an die Teuerung seit der Einführung vom NAF im Jahr 2017 angepasst werden.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bie-ten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es mög-lich ist, steuerfrei über die Steckdose (insbesondere auch im Ausland) zu laden. strasseschweiz fordert die Umsetzung wie folgt zu überarbeiten: -Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation. -Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF fest-zulegen. -Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien be-rücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwa-gen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung der Abgabe auf 30% Anteil von Steckerfahrzeugen am Personenwagenbestand sowie auch auf 30 % des Fahrzeugbestands bei den LKWs festzulegen.

	-Die Ziele und Zielwerte für CO-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten ein-geführt wird. -Das gesetzliche Erhebungssystem muss flexibel sein und per Verordnung sowohl Selbstdeklaration oder Pauschale als auch fahrzeugspezifische Messungen ermögli-chen, etwa über ein „Auto-Sense“-Plug-in oder eine im Fahrzeug programmierte Lö-sung. -Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche. -Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Swiss eMobility

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	detaillierte Position in der Stellungnahme

Anhang: 20251203 Stellungnahme Abgabe für Elektrofahrzeuge

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Stellungnahme Swiss eMobility

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Lieber Albert

Besten Dank für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage der sogenannten «eAbgabe» Stellung nehmen zu dürfen.

Swiss eMobility ist der Dachverband des Elektromobilitätsmarktes in der Schweiz. Wir vertreten die Interessen aller Akteure, die am Gesamtsystem der Elektromobilität mitwirken, von der Energieproduktion über die ganze Ladethematik bis hin zum Recycling.

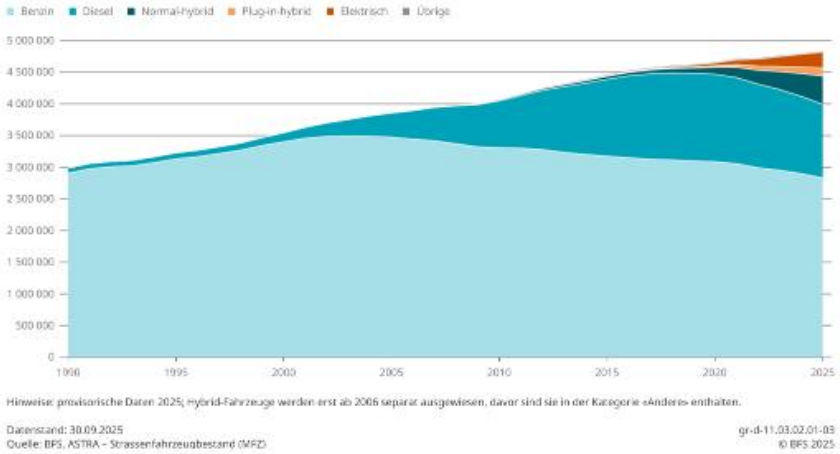
Swiss eMobility weist die Vernehmlassungsvorlage in der vorliegenden Form zurück. Sie beinhaltet gravierende Mängel, verhindert eine weitere Ausbreitung der Elektromobilität und behindert massgeblich das von der Schweizer Stimmbevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel 2050. Deshalb sagen wir klar «NEIN zur Dekarbonisierungsbremse». Dies aus folgenden Gründen:

- Weitere Schwächung des Marktes: Der **Absatz von Elektroautos stagniert** seit 2023. Während die meisten europäischen Länder ein starkes Wachstum verzeichnen (bis zu 124% gegenüber dem Vorjahr) bleibt die Schweiz deutlich zurück[1]. Damit wird das auch vom Bundesrat unterzeichnete Ziel der Roadmap Elektromobilität deutlich verfehlt und Korrekturmassnahmen blieben bisher aus. Die Stagnation betrifft nicht nur den Fahrzeugimport (insbesondere Anbieter rein batterieelektrischer Fahrzeuge), sondern auch den Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastrukturen. Verschiedene Marktteilnehmer haben sich bereits zurückgezogen oder stellen ihre Aktivitäten aufgrund der schleichenden Marktdurchdringung ein. Nach der Einführung

[1] ACEA (Stand Oktober 2025), **Wachstum Anteil Elektroautos** (BEV) gegenüber dem Vorjahr: u.a. Island +124%, Spanien +96%, Dänemark +45%, Österreich +45%, Deutschland +39% | **Durchschnitt Europa +26%** | **Schweiz +8%**

der Automobilsteuer wirkt bereits die blosse Ankündigung einer weiteren Abgabe hemmend auf die Marktentwicklung. **Die Schweiz weist schon heute die schlechtesten Rahmenbedingungen für die Elektromobilität in Europa auf**. Eine zusätzliche Steuer hätte verheerende Auswirkungen für den gesamten Elektromobilitätsmarkt.

- **Falsche Datengrundlage und irreführende Darstellung der Dringlichkeit:** Der im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung geschilderte Handlungsbedarf bei der Finanzierung des NAF geht von signifikanten Einnahmeausfällen bei der Mineralölsteuer durch **den deutlich steigenden Anteil Elektroautos** aus: «*Im Jahr **2030** dürften gemäss Schätzungen **circa 30 Prozent** und im Jahr 2040 bereits circa 70 Prozent der Personenwagen batterieelektrisch angetrieben werden (inkl. Plug-in Hybride)*[2]». Derzeit sind jedoch **lediglich 7.8%** des Personenwagenbestandes elektrisch (BEV 5.2%, PHEV 2.6%):



Bestand der Personenwagen nach Treibstoffart[3], Stand Ende Sept. 2025

Eine Erreichung **von 30% Elektroautos am Gesamtbestand per 2030 ist utopisch**. Der Anteil Elektroautos stagniert seit drei Jahren (ca. 20% BEV, 10% PHEV). Dies bedeutet, dass nach wie vor 70% der Neufahrzeuge über einen Verbrennungsmotor verfügen. Zudem bleiben Autos immer länger im Bestand (mittlerweile beträgt das Durchschnittsalter eines Autos 10.6 Jahre), was die Durchdringung der Elektroautos am Gesamtbestand verlangsamt.

Zum Vergleich: Norwegen erreichte bereits 2017 den heutigen eAnteil der Schweiz (BEV), seit 2020 werden mehrheitlich Elektroautos neu immatrikuliert, bis hin zu 95.2% im letzten Jahr. Trotz einem exponentiellen Wachstum über acht Jahre beträgt der der Anteil Elektroautos am Gesamtbestand derzeit erst 30.6%[4]. Bei gleicher Entwicklung wie in Norwegen (worauf derzeit absolut nichts hindeutet) würde in der Schweiz ein Anteil von +30% erst Ende 2033 erreicht.

---

[2] Erläuternder Bericht, Handlungsbedarf und Ziele (Seite 10)

[3] Bundesamt für Statistik

[4] elbil.no, Stand Sept. 2025

- **Verfehlung der CO_2-Ziele**: Auch im Jahr 2025 wird die Schweiz die **Emissionsvorgaben für Personenwagen klar verfehlen**. Das Ziel liegt derzeit bei 93,6 Gramm CO_2 pro Kilometer, der aktuelle Wert per Ende Oktober beträgt 105 Gramm CO_2. Bis Ende des Jahrzehnts, also **zur geplanten Einführung der eAbgabe**, wird der **Zielwert auf 50 Gramm CO_2 pro Kilometer verschärft. Unter den gegebenen Voraussetzungen** und **mit Einführung einer zusätzlichen Steuer ist die Zielerreichung illusorisch**. Die eAbgabe steht somit im klaren Widerspruch zu den vom Volk beschlossenen Klimazielen.

- **Falscher Zeitpunkt**: Die inkonsequente Umsetzung der CO_2-Ziele verlangsamt die Entwicklung der Elektromobilität. Mit der im Parlament zu besprechenden «Flexibilisierung» (Palv 25.481) droht eine weitere Verzögerung des Markthochlaufs. Mit der Automobilsteuer wurde letztes Jahr eine weitere Hürde eingebaut, während gewichtige Hemmnisse wie die Umsetzung des «Recht auf Laden» oder die Beseitigung des Steuernachteils für Dienstwagen noch immer nicht aus dem Weg geräumt sind. Zudem hat der Bundesrat im Falle einer Strommangellage mit einem Elektroautoverbot gedroht. **Die Schweiz ist auf dem besten Weg dazu, eine aktive Dekarbonisierungsbremse zu aktivieren, während Resteuropa die Elektromobilität grossmehrheitlich fördert**. Bei der Schaffung marktfreundlicher Rahmenbedingungen sind wir Schlusslicht, im internationalen Vergleich fallen wir massiv zurück. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wieso wir als eines der ersten Länder eine eAbgabe einführen sollten.

- **Unnötige Querfinanzierung**: Durch die eAbgabe **sollen Elektroautos** künftig auch **den allgemeinen Bundeshaushalt mitfinanzieren**. In anderen Ländern werden Förderprogramme ausgebaut oder neu aufgelegt, etwa Kaufprämien oder Sozialleasing. Dort fliesst Geld von der Staatskasse in die Elektromobilität, nicht umgekehrt. Bei den Verbrennern lassen sich die Abgaben in den allgemeinen Bundeshaushalt durch hohe, externe Kosten teilweise rechtfertigen. **Elektroautos verursachen jedoch deutlich weniger externe Kosten**.

- **Fehlende Finanzierungsgerechtigkeit**: Der in der Vernehmlassung erwähnte Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF wird aus verschiedenen Quellen finanziert, unter anderem durch Sanktionen aus Emissionsüberschreitungen. Der Bundesrat hat in der Vergangenheit (zwischen 2012 und 2015 sowie 2020 und 2021) Sanktionserleichterungen im Umfang von 1,6 Milliarden Franken gewährt. Weitere Erleichterungen werden folgen und wahrscheinlich noch ausgedehnt. Es **ist widersprüchlich, auf Einnahmen aus Emissionszielverfehlungen zu verzichten und gleichzeitig klimafreundliche Mobilität zu besteuern.**

- **Abwürgen der Elektrifizierung beim Schwerlastverkehr**: Die eAbgabe soll sämtliche Fahrzeugkategorien betreffen, spätestens ab 2035 auch Nutz- und Lastwagen (bei der Variante Fahrleistung bereits ab 2030). Die Bemühungen zur **Elektrifizierung des Schwertransports** würden dadurch **vollständig zum Erliegen kommen**, noch bevor die Abgabe überhaupt eingeführt wird. In diesem kostensensiblen Segment wäre der wirtschaftliche Betrieb von Elektrolastwagen nicht

mehr möglich, insbesondere da ab Beginn des nächsten Jahrzehnts zusätzlich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA eingeführt wird.
Bei den elektrischen Nutzfahrzeugen verläuft die Marktentwicklung deutlich unter den Erwartungen und dem eigentlichen Potential der elektrischen Fahrzeuge. Grund sind auch hier regulatorische Erschwernisse für die Elektromobilität. Bei der sogenannten Auflastung der «Bourgois-Fahrzeuge» wurden auf Verordnungsstufe Benachteiligungen eingeführt, welche bis heute nicht behoben sind. Dies führt dazu, dass aktuell noch immer **neun von zehn Neufahrzeuge über fossile Antriebssysteme verfügen**.

- Praxisuntaugliche und teure Umsetzungsvarianten: Da die Schweiz beim Thema Steuern auf Elektromobilität eine Pionierrolle einnimmt, fehlen nötige Erfahrungswerte. Insbesondere der Vorschlag einer **Steuer auf den Ladestrom weist eklatante Schwächen** und **gravierende Mängel** auf:
  1. Diese Variante **verursacht deutlich höhere Kosten** als im erläuternden Bericht angegeben (bis 2050: **3,2 bis 3,7 Milliarden Franken**[5]).
  2. Elektroautos sind durch das **bidirektionale Laden** mehr als nur Fahrzeuge. Der an der Ladestation bezogene Strom kann vielseitig und nicht nur fürs Fahren genutzt werden. Dies **verkompliziert** die Variante Ladestrom. Da Wirkungsgradverluste zwischen Be- und Entladen nicht ausgeglichen werden können, **behindert die Variante Ladestrom die weitere Entwicklung des bidirektionalen Ladens signifikant**. Wie Vehicle-to-Device-Anwendungen abgegrenzt werden soll, ist der Vernehmlassung nicht zu entnehmen.
  3. Die Variante Ladestrom ist auf **einfache Art und Weise zu umgehen**. Wer zukünftig seinen (auch selbstproduzierten) Strom nicht besteuern will (siehe bidirektionales Laden), wird an der Haushaltssteckdose laden. Die Durchsetzung des «Ladeverbot an nicht registrierten Ladeeinrichtungen» kann in der Praxis nicht mit vernünftigem Auswand kontrolliert werden.
  4. Da auch mit mobilen Ladeeinrichtungen geladen werden kann, muss jedes Ladekabel «Anforderungen betreffend zertifizierter Messeinrichtung und Kommunikationsschnittstelle» erfüllen und registriert werden. Der **administrative Aufwand** dafür wäre **exorbitant** hoch. Zudem kommunizieren Notladekabel grundsätzlich nur mit dem Fahrzeug (IEC 61851). Dies bedingt eine **für den Schweizer Markt spezifische Lösung,** die mit Mehrkosten für Nutzerinnen verbunden ist.
  5. Die Abgabe würde unabhängig der Stromproduktionsart erfolgen. Also auch selbstproduzierter Solarstrom müsste gemessen und besteuert werden. Dies ist eine **unnötige Bremse für den weiteren Ausbau der Solarenergie**.
  6. Durch die Abgabe an der Ladestation, würden Ladestationsbetreiber **im internationalen Vergleich** nur **massiv höhere Ladepreise** anbieten können. Dies würde vor allem in Grenzgebieten zu Ladetourismus und Umsatzeinbussen für den Elektromobilitätsmarkt führen.

[5] Swiss eMobility: Abgabe auf Elektrofahrzeuge - Kosten Variante Ladestrom

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 539 / 1134

Mit der **fahrleistungsabhängigen Abgabe** würde ein direktes **Roadpricing** eingeführt, welches ausschliesslich für Elektrofahrzeuge gelten würde. Diese Diskriminierung würde eine weitere hohe und unnötige Hürde beim Umstieg auf eine klimafreundlichere Mobilität darstellen.

Des weiteren ergibt sich aus den beiden vorgeschlagenen Varianten aufgrund der unterschiedlichen Einführungszeitpunkte für Fahrzeuge über 3.5t **eine krasse Verzerrung**. Es erschliesst sich uns nicht, wieso nicht bei beiden Varianten den gleichen Einführungszeitpunkt festgelegt wird. Betroffene Sektoren (insbesondere Schwerlastverkehr) werden wohl gar nicht erst auf die Vor- und Nachteile der beiden Varianten eingehen, sondern **aufgrund der fünfjährigen Verzögerung bei der Einführung bei der Variante Ladestrom für diese plädieren. Dieses Vorgehen ist höchst tendenziös.**

Beide Varianten zeigen klar auf, dass die Besteuerung des Elektroautos nicht ohne Weiteres über die bisherige Finanzierungsarchitektur abgewickelt werden kann.

Unsere Forderungen:

- **Rückzug und Überarbeitung der Vorlage.**
- Einführung erst, wenn **marktfreundliche Rahmenbedingungen** geschaffen sind (insbesondere das «Recht auf Laden» in Kraft gesetzt und die Benachteiligung bei der Dienstwagenbesteuerung beseitigt) und der wie im Bericht ausgewiesene **Anteil von 30%** elektrischer Fahrzeuge **am Gesamtbestand** erreicht ist.
- **Keine Quersubventionierung** durch die eAbgabe, **Zweckbindung** der Steuererlöse **für die Finanzierung von Strassen- und Ladeinfrastrukturen.**

Eventualforderung:

- Bei einer zukünftigen Erhebung tendieren wir für eine **Selbstdeklaration**. Die Variante Ladestrom hat eklatante Schwächen und massive Nachteile. Wir lehnen Massnahmen, welche die Tendenz von einem alleinigen «Road Pricing» haben, ab. Hingegen unterstützen wir ein ganzheitliches «**Mobility Pricing**».

Swiss eMobility vermisst beim Bund eine wohlwollende Haltung gegenüber der gewünschten Transition zur emissionsarmen Mobilität und den Willen, die vom Volk vereinbarten Klimaziele ernsthaft erreichen zu wollen. Die Vernehmlassungsvorlage zur eAbgabe stellt eine Dekarbonisierungsbremse dar. Die Elektromobilität braucht jedoch eine unterstützende Haltung des Bundesrates sowie bessere Rahmenbedingungen, damit zukünftig die gemeinsam gesteckten Ziele erreicht werden können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Forderungen.
Freundliche Grüsse

Krispin Romang
Direktor Swiss eMobility

Swiss eMobility | Konsumstrasse 22a | 3007 Bern
Kontakt: krispin.romang@swiss-emobility.ch | 058 510 57 91

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer

Titel	auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, Bemerkungen in der Stellungnahme

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030

Titel	bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Swiss Moto

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme (beigelegt). Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Anhang: 1- Stellungnahme_E_-Abgabe_Swiss_Moto

SWISSMOTO

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassung@astra.admin.ch

Däniken, den 6. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen
oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme von Swiss Moto – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

In den letzten Jahren hat sich Swiss Moto wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren oder Lenkungsabgaben ausgesprochen – insbesondere im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu Mobility Pricing. Des Weiteren haben wir signalisiert, dass wir grundsätzlich offen sind, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keinen Anreizdimension aufweist. Ebenfalls haben wir uns dahingehend geäussert, dass wir uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Strombasis und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen können. Wir haben auch wiederholt gegen neue Quersubventionierungen von der Strasse in den allgemeinen Bundeshaushalt Stellung genommen.

Generelle Bemerkungen

Der in die Vernehmlassung gegebene Entwurf schlägt zwei Varianten für eine Ersatzabgabe auf Elektrofahrzeuge vor. Erstere basiert auf einer von der Fahrleistung abhängigen Besteuerung, welche auch die Möglichkeit umfasst, auf eine Selbstdeklaration zurückzugreifen. Die zweite Variante zielt darauf ab, den über eine Ladestation bezogenen Strom zu besteuern, was jedoch die Installation eines Zählers nötig macht.

Swiss Moto /// Allmendstrasse 26 /// CH-4658 Däniken
+41 (0) 32 628 20 20 /// office@swissmoto.org /// www.swissmoto.org

Swiss Moto begrüsst die Arbeit des ASTRA, das mit den in der Vernehmlassung befindlichen Varianten gezielt jene Fahrzeugkategorien adressiert, die heute nicht über die Mineralölsteuer zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen.

Grundsätzlich stehen wir einer Besteuerung des Stromverbrauchs im Verkehrsbereich auf einer ähnlichen Grundlage wie bei der Besteuerung von Treibstoffen offen gegenüber – dies aus Gründen der Finanzierungssicherheit der Infrastruktur und der Technologieneutralität des Staates. Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde.

Wir lehnen die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Automobilsteuer (4% beim Import) entschieden ab, da der Strassenverkehr schon genügend Einnahmen für sachfremde Aufgaben generiert.

Gleichwohl erachten wir beide vorgeschlagenen Varianten als in der Praxis sehr schwer umsetzbar. Die zahlreichen Unsicherheiten hinsichtlich ihrer konkreten Anwendung können nicht so belassen werden – insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Volksabstimmung.

Daher ersuchen wir den Bundesrat, eine neue Variante zu prüfen, welche die überzeugenden Elemente beider Vorschläge sinnvoll kombiniert. Zusammengefasst sollte diese neue Variante auf dem Stromverbrauch basieren, wobei der Verbrauch direkt auf Fahrzeugebene gemessen und ein Erhebungssystem vorgesehen werden sollte, dass demjenigen der Kilometerabgabe ähnelt.

Swiss Moto schlägt vor, zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe mit den wichtigsten betroffenen Akteuren einzusetzen und steht bereit, die Expertise des Verbandes einzubringen, falls dies vom Bundesrat gewünscht wird.

Detaillierte Bemerkungen

Swiss Moto unterstützt grundsätzlich das Prinzip einer Ersatzabgabe, lehnt jedoch die beiden vorgeschlagenen Varianten ab und fordert die Ausarbeitung einer neuen, umsetzbaren Variante.

<u>Variante 1: Abgabe auf der Fahrleistung (Kilometerabgabe)</u>
Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

SWISSMOTO

Variante 2: Abgabe auf dem Ladestrom

Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose (insbesondere auch im Ausland) zu laden.

Neue Umsetzungsvariante

Swiss Moto fordert die Umsetzung wie folgt zu überarbeiten:

- Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation.
- Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1 Milliarde CHF festzulegen.
- Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30 % der im Verkehr befindlichen elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% der Neuimmatrikulationen von Stecker-LKW festzulegen.
- Die Ziele und Zielwerte für CO_2-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird.
- Das gesetzliche Erhebungssystem muss flexibel sein und per Verordnung sowohl Selbstdeklaration oder Pauschale als auch fahrzeugspezifische Messungen ermöglichen, etwa über ein „Auto-Sense"-Plug-in oder eine im Fahrzeug programmierte Lösung.
- Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche.
- Wir schlagen die Ausarbeitung einer Variante vor, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit freundlichen Grüssen.

Swiss Moto
Rolf Enz
Geschäftsführer

Swiss Moto
Walter Wobmann
Präsident

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unsere allgemeinen Anmerkungen haben wir in der zugestellten Stellungnahme dargelegt: Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung einer Stromabgabe. Wir lehnen aber die Zweckentfremdung der Automobilsteuer entschieden ab. Weiter lehnen wir beide vorgeschlagenen Varianten ab. Wir fordern eine neue Variante im Sinne einer fahrzeugbasierten Stromabgabe.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	In den letzten Jahren hat sich Swiss Moto wiederholt gegen die Einführung von Mautgebühren oder Lenkungsabgaben ausgesprochen – insbesondere im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu Mobility Pricing. Des Weiteren haben wir signalisiert, dass wir grundsätzlich offen sind, über eine neue Steuer zur Kompensation von Einnahmeausfällen zu diskutieren, sofern eine solche lediglich der Finanzierung der Infrastruktur dient und keinen Anreizdimension aufweist. Ebenfalls haben wir uns dahingehend geäussert, dass wir uns nur für eine Umsetzungsvariante auf Strombasis und nicht basierend auf der Fahrleistung aussprechen können.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden. Wir fordern die Ausarbeitung einer neuen Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich stehen wir einer Besteuerung des Stromverbrauchs im Verkehrsbereich auf einer ähnlichen Grundlage wie bei der Besteuerung von Treibstoffen offen gegenüber – dies aus Gründen der Finanzierungssicherheit der Infrastruktur und der Technologieneutralität des Staates. Wir begrüssen insbesondere, dass die vorgelegten Varianten keine Lenkungsabsicht enthalten, da eine solche dem Finanzierungsziel dieser neuen Abgabe zuwiderlaufen würde. Nach Ansicht von Swiss Moto muss eine Abgabe folgende Auflagen erfüllen: - Die Ersatzabgabe soll auf Strom basieren, technologische und steuerliche Neutralität gewährleisten und gleichzeitig die Energieeffizienz fördern. Die Messung muss auf Fahrzeugebene erfolgen, nicht an der Ladestation. - Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF fest-zulegen. - Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% der in Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% Marktanteil bei den neuimmatrikulierten LKWs festzulegen. - Die Ziele und Zielwerte für CO-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge müssen entsprechend gelockert werden, falls diese Abgabe vor den europäischen Staaten eingeführt wird. - Die Stromabgabe darf keine unverhältnismässige Belastung oder Bürokratie schaffen – insbesondere nicht für die Strombranche. - Wir fordern die Ausarbeitung einer Variante, die auf dem seit der NAF-Abstimmung geltenden Verfassungsrecht basiert und kein Doppelmehr von Volk und Ständen erfordert.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Pauschale kann temporär eine akzeptable Lösung sein.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Das Inkrafttreten soll den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% der in Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Personenwagen und auf 40% Marktanteil bei den neuimmatrikulierten LKWs festzulegen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und von Plug-in-Hybriden würde die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die allgemeine Erhebung von Mautgebühren schaffen, welche wir entschieden ablehnen. Ein solches System würde zudem eine willkürliche Komponente in die Differenzierung der Abgaben je Antriebsart einführen. Dies würde bestimmte Fahrzeugkategorien benachteiligen, deren Nutzungskosten im Vergleich zu herkömmlichen oder rein elektrischen Fahrzeugen deutlich höher ausfallen – beispielsweise Hybridfahrzeuge, je nach ihrer Reichweite und ihrem tatsächlichen Einsatzprofil. Eine Ersatzabgabe, welche sich an der Fahrleistung bemisst, lehnen wir entschieden ab. Die Fragen 2.1-2.13, welche den Inhalt der Umsetzung betreffen, beantworten wir folglich nur allgemein.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch ist diese Variante umsetzbar. Sie würde aber Road-Pricing grundsätzlich in der Verfassung verankern, was wir nicht akzeptieren können.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab. Die Tarifdifferenzierung würde die Plug-in Hyrbide stark und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab. Dieses Tarifmodell würde die Fahrzeuge mit mehr Reichweite (schwerere Batterie) deutlich und willkürlich benachteiligen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine Variante Fahrleistung - inkl. pauschalen Abgaben für Motorräder oder andere Fahrzeuge - lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht sollte die neue E-Abgabe - wie die MinÖlSt. - der MwSt. unterstellt werden.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante Fahrleistung lehnt Swiss Moto entschieden ab.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Obwohl die Besteuerung auf Strombasis als die geeignetste Lösung erscheint, funktioniert die Messung an der Ladestation nicht. Erstens würde dies die Installation von Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Variante, welche auf dem Ladestrom basiert, ist nur fahrzeugseitig umsetzbar. Eine Messung an der Ladestation würde Millionen von sehr kostenintensiven Stromzählern nötig machen, zweitens würde dieses System den Anreiz bieten, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen. Des Weiteren erfordert das System des bidirektionalen Ladens eine Rückerstattung der Abgabe für eingespeisten Strom – dies wäre jedoch unmöglich umzusetzen, solange es möglich ist, steuerfrei über die Steckdose zu laden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bevor über Übergangslösungen diskutiert werden kann, braucht es eine umsetzbare, strombasierte Variante zur Erhebung.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Inkrafttreten soll schrittweise erfolgen und an einen Reserveschwellenwert des NAF gekoppelt sein. Wir schlagen vor, diesen Schwellenwert auf 1Milliarde CHF festzulegen. Eine Einführung zu einem fix definierten Zeitpunkt wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Das Inkrafttreten soll daher den Fahrzeugbestand differenziert nach Fahrzeugkategorien berücksichtigen. Wir fordern eine gestaffelte Einführung, insbesondere für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, da diese Märkte nicht vergleichbar sind. Wir schlagen vor, den Schwellenwert für die Einführung auf 30% des im Verkehr befindlichen, elektrisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugbestands festzulegen.

	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der

Titel	Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die schwere Nutzfahrzeuge müssen der neuen E-Abgabe erst unterstellt werden, wenn der Marktanteil der neuen Immatrikulationen 40% beträgt. Die neue Abgabe darf nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden; für Nutzfahrzeuge, die der LSVA unterliegen, muss eine Abzugsfähigkeit vorgesehen werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Anreiz, die Ersatzabgabe ohne Ladestation unter Gebrauch einer normalen Steckdose zu umgehen, sollte mit einer fahrzeug- und strombasierte Lösung behoben werden. Des Weiteren bleiben diverse Fragen im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden unbeantwortet.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Touring Club Schweiz TCS

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Le TCS approuve la levée d'une redevance ou d'un impôt sur les véhicules électriques équivalent aux actuelles taxes sur les huiles minérales. Il propose néanmoins de débuter le prélèvement avec un forfait allégé, pour permettre aux véhicules électriques de bien pénétrer le marché. A terme, le forfait devrait céder sa place à un système de perception basé sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent.

Anhang: 20260109_TaxeSubstitution_LettreTCS_Signé_f

Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Envoi électronique : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 9 janvier 2026

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet, et vous prions de trouver ci-dessous ainsi que dans le questionnaire annexé nos positions et commentaires.

I. Introduction

En tant que principale organisation de consommateurs active dans le secteur de la mobilité, le TCS soutient pleinement la démarche du Conseil fédéral visant à assurer le financement à long terme de nos infrastructures de transport face à la décarbonation de la mobilité individuelle et au recul consécutif des recettes sur les huiles minérales. Le TCS estime ainsi nécessaire de prévoir pour la mobilité électrique une contribution identique à celle des voitures à combustion ; une contribution au profit du financement des infrastructures et d'autres tâches fédérales, sur la base de la répartition actuelle des moyens issus des huiles minérales. Il s'agit aussi bien d'une question de nécessité que d'équité.

Pour le TCS, cette contribution doit se concrétiser sous la forme d'une véritable taxe de remplacement, c'est-à-dire qu'elle s'inscrit dans le système actuel, sans en changer les flux et sans qu'elle ne génère de rentrées supplémentaires pour la Confédération. Dans cet esprit, nous nous opposons catégoriquement à la réduction jusqu'à 50% du produit net de l'impôt automobile en faveur du FORTA. En effet, une telle modification enlèverait des moyens affectés à la route et changerait un système qui a fait ses preuves.

Le TCS estime enfin que la procédure législative pour l'introduction du nouvel impôt doit être lancée dès à présent, sa mise en œuvre devant cependant prendre en compte le développement encore fragile de la mobilité électrique dont le développement ne doit pas être entravé.

II. Brève évaluation des deux variantes proposées par le Conseil fédéral

Le TCS salue le travail préparatoire effectué par l'administration en vue de soumettre deux variantes de taxation en consultation préalable. Les difficultés, chances et risques liés au projet sont ainsi présentés tôt dans la procédure et permettent une discussion approfondie, suivie d'une décision bien réfléchie sur la solution à adopter.

La redevance liée à la prestation kilométrique, fondée sur l'auto déclaration du nombre de kilomètres effectués ou sur les données du véhicule (GNSS ou OBD), tout comme l'impôt sur le courant de recharge basé sur l'électricité chargée dans le véhicule, constituent en soi des solutions cohérentes. De l'avis du TCS, elles sont toutefois complexes à mettre en œuvre pour les différentes raisons suivantes :

1) La variante prestation kilométrique pose des problèmes dans les deux options proposées : l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'usager. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui pose d'évidents problèmes de protection des données.

2) Quant à la variante dite du courant de recharge, ses lacunes sont tout aussi importantes puisque le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger) est évident. Cette solution de taxation du courant repose en outre sur une mesure des KW/h à la borne de recharge, tout relevé dans la voiture n'étant, à l'heure actuelle, pas encore possible ; elle s'avère donc très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue (11%) entre la borne et la batterie, comme l'a démontré l'un de nos récents test.

Compte tenu des risques et des faiblesses inhérents à ces deux systèmes, notamment au niveau de la perception, le TCS attend de la Confédération qu'elle se repenche sur l'option d'un impôt sur le courant consommé et mesuré de manière standardisée dans le véhicule. En effet, vu l'évolution très rapide des technologies embarquées et de la digitalisation, une mesure fiable, normée et standardisée de l'énergie consommée par le véhicule devrait être disponible à terme. L'introduction d'un tel impôt pourrait être précédée – à titre transitoire – d'une redevance forfaitaire.

III. Proposition du TCS en matière de taxation des véhicules électriques

Pour le TCS, le choix final d'une variante doit concilier équité fiscale, faisabilité technique et acceptabilité politique, tout en garantissant la continuité du financement des infrastructures routières nationales et cantonales. Un impôt perçu sur l'énergie consommée, sur la base des données fiables du véhicule semble la plus juste et équitable. Jusqu'à ce qu'une telle solution soit techniquement possible, une redevance forfaitaire transitoire pourrait constituer un instrument de stabilisation temporaire. L'option forfaitaire présente en outre l'avantage d'une perception simple, facile à contrôler et économe en ressources, les frais de perception et de contrôle se situant dans un rapport très raisonnable avec les recettes issues de la redevance.

Le TCS propose donc d'initier la nouvelle taxation sur la base d'un forfait progressif, fondé entre autres sur le critère du poids. La taxation resterait modérée au départ, afin notamment de permettre une meilleure pénétration de l'électromobilité sur le marché. Elle se verrait ensuite renforcée, en fonction des réserves éventuellement encore disponibles, et des marges de manœuvre du côté des autres sources d'alimentation du fonds.

Dans un deuxième temps, dès que le progrès technologique le permettra, le TCS considère que ce forfait devrait alors être remplacé par un impôt basé sur les données de consommation enregistrées dans le véhicule lui-même. Ces systèmes offriront des bases précises et infalsifiables pour la perception à moyen/long terme de l'impôt (exemple : OBFCM/On-Board Fuel Consumption Monitoring – extended scope - qui s'appliquera à l'ensemble des nouveaux véhicules électriques immatriculés dès 2027 dans l'UE).

IV. Conclusion

En résumé, le TCS considère que le message du Conseil fédéral devra poursuivre les objectifs suivants :

1. Maintenir un niveau de recettes permettant d'alimenter le FORTA, le Financement spécial de la circulation routière et la caisse générale de la Confédération, avec l'introduction d'une taxe de remplacement sur les voitures électriques, neutre d'un point de vue fiscal.
2. Opter pour une solution avec une taxation de l'énergie consommée, basée sur les données du véhicule.
3. Introduire la nouvelle taxation en deux étapes :
   - commencer par une redevance forfaitaire transitoire, modérée lors de l'entrée en vigueur, afin notamment de permettre une meilleure pénétration de l'électromobilité sur le marché ;
   - remplacer cette redevance forfaitaire à terme, lorsque la technologie le permettra, par un impôt prélevé sur l'énergie consommée, ceci sur la base de la consommation mesurée dans le véhicule, et en suivant des standards reconnus sur le plan international.

Nous vous invitons à trouver notre position détaillée sur différents aspects particuliers sur le questionnaire joint à la présente.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	1.Vu l'absolue nécessité de pouvoir continuer d'entretenir, d'exploiter et d'adapter nos infrastructures routières et d'agglomération (fonds FORTA) à l'évolution de la demande, nous nous opposons catégoriquement à la réduction jusqu'à 50% du produit net de l'impôt automobile en faveur du FORTA. 2.Les deux variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » proposées par le Conseil fédéral présentent chacune un certain nombre de lacunes et de risques du point de vue des organisations de consommateurs : a) La variante prestation kilométrique basée sur l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'usager. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui pose un problème de protection des données. S'agissant de la variante courant de recharge, les lacunes sont tout aussi importantes puisqu'elle nous fait courir le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger), et elle s'avère très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue entre la borne de recharge et la batterie (11%). Compte tenu des lacunes évoquées ci-dessus, le TCS demande au Conseil fédéral de développer à terme une variante fondée sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent (exemple : l'OBFCM, le système normé et standardisé de monitoring de la consommation d'énergie du véhicule s'appliquera à l'ensemble de véhicules électriques dès 2027 ; Reg (EU) 2025/1707).

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous approuvons, sur le principe, l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques. Comme précisé ci-avant, nous soutenons une redevance forfaitaire pour la phase initiale et un impôt sur l'énergie consommée par le véhicule dans un deuxième temps.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les deux variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » proposées par le Conseil fédéral présentent chacune un certain nombre de lacunes et de risques du point de vue des organisations de consommateurs (voir réponse à la question 1), raison pour laquelle nous les rejetons toutes les deux et demandons l'élaboration d'une nouvelle variante basée sur la consommation d'énergie par le véhicule. Cette option doit être développée sur la base des nouvelles opportunités technologiques qui se présentent (ex : OBFCM, extended scope).

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir explication précédente.

	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der

Titel	verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'essentiel des recettes tirées des huiles minérales étant dévolues au financement des infrastructures et de la circulation routière, le TCS soutient le principe d'équivalence pour la fixation du montant de la redevance ou de l'impôt de substitution sur les véhicules électriques.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Comme indiqué précédemment, le TCS ne soutient aucune des deux variantes proposées, mais approuve le principe d'une redevance forfaitaire pour la phase initiale. Une redevance initiale qui ne devrait pas freiner l'avènement de la mobilité électrique. Charge à la Confédération de trouver des marges de manœuvre parmi les différentes sources d'alimentation et les réserves existantes. Mais à terme, ce forfait devrait céder sa place à un système de perception davantage conforme au principe de l'utilisateur-payeur, basé sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS est d'avis qu'il convient de lier le début de la perception non pas à une date fixe, mais à l'atteinte d'un certain seuil de réserve dans le fonds FORTA, à l'image du mécanisme déjà existant pour éviter tout endettement du Fonds (réserve minimale de 500 millions de francs). Il revient au Conseil fédéral de fixer la limite de réserve devant déclencher la nouvelle taxation des véhicules électriques.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS est favorable à la proposition d'utiliser les recettes issues de la redevance ou de l'impôt de substitution sur les véhicules électriques de manière équivalente aux recettes des taxes sur les huiles minérales.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante prestation kilométrique basée sur l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'usager. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui présente des problèmes de protection des données.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante prestation kilométrique est probablement réalisable d'un point de vue purement technique, mais problématique d'un point de vue politique compte tenu de ses lacunes : soit trop imprécise et peu sûre, soit trop risquée du point de vue de la protection des données (selon la sous-variante retenue).

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sur le principe, s'agissant en bonne partie d'une redevance ou d'un impôt d'infrastructure, une différenciation tarifaire selon le genre de véhicule fait sens. Les forfaits allégés pour les motocycles et autres petits véhicules se justifient pleinement.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS approuve en principe la reprise du modèle de taxation progressive en fonction du poids, conformément au système appliqué actuellement aux véhicules thermiques (véhicules plus lourds donc plus gourmands en énergie).

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Durant la phase transitoire de taxation forfaitaire, une redevance de 50% sur les hybrides rechargeables peut être tolérée, même s'il convient de relever que les usagers roulant exclusivement avec leur moteur thermique seraient doublement taxés.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous soutenons la levée d'une redevance forfaitaire pour les motocycles, mais sommes d'avis que les cyclomoteurs devraient restés exemptés (e-bikes rapides et vélos cargos lourds), compte tenu de leur contribution à une mobilité pendulaire ainsi qu'à une logistique urbaine exemptes d'émissions nocives et peu gourmandes en espace.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sur le principe, le TCS est favorable à une contribution proportionnelle des usagers étrangers au financement de notre infrastructure routière.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS s'oppose à toute redevance liée à la prestation kilométrique.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	S'agissant en bonne partie d'une redevance d'infrastructure, le TCS peut adhérer à une exonération des véhicules non routiers (tracteurs, machines de chantier, etc.).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sur le principe, le TCS adhère à l'idée de l'équivalence fiscale qui doit permettre de lever des fonds similaires à ceux récoltés aujourd'hui, ceci de manière à pouvoir poursuivre le financement des tâches existantes sur les bases actuelles.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS s'oppose sur le fond à la transmission de données du véhicule à un prestataire autorisé, tout comme il s'oppose formellement à la variante « prestation kilométrique ».

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir explications antérieures

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir explications antérieures

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS n'approuve pas la variante « prestation kilométrique », mais en cas de majorité politique pour cette solution, il préférerait dans tous les cas l'option de l'auto déclaration à celle basée sur les données du véhicule.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante courant de recharge présente des lacunes importantes puisqu'elle nous fait courir le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger), et elle s'avère très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue (11%) entre la borne et la batterie.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La variante « courant de recharge » est certainement réalisable, mais peu satisfaisante d'un point de vue technique et politique. Nous rappelons à cet égard que les gérants des réseaux de distribution refusent de se muer en percepteurs de l'impôt et que les risques d'abus sont assez élevés.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous approuvons le principe d'une solution transitoire de redevance forfaitaire. A la différence, toutefois, que la période transitoire non limitée dans le temps soit suivie d'une variante de taxation basée sur la consommation d'énergie par le véhicule et non sur la variante dite du « courant de recharge ». De plus, le déclenchement de la taxation ne devrait pas être lié à une date précise (2030), mais à l'atteinte d'un seuil de réserve dans le FORTA (voir explication en p. 11).

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir explication précédente

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	La redevance ou l'impôt forfaitaire doit s'appliquer à tous les genres de véhicules immatriculés en Suisse ou à l'étranger, dans un esprit de proportionnalité.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht

	steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous pourrions entrer en matière sur une exonération des véhicules utilitaires lourds durant la phase transitoire, car ces véhicules s'acquittent déjà d'une bonne partie de leurs coûts externes via la RPLP, et vu aussi l'intérêt majeur lié à une large électrification de ce parc de véhicules.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous soutenons la proposition d'un impôt général forfaitaire pour les motocycles, mais sommes d'avis que les cyclomoteurs devraient restés exemptés (e-bikes rapides et vélos cargos lourds), compte tenu de leur contribution à une mobilité pendulaire ainsi qu'à une logistique urbaine exemptes d'émissions nocives et peu gourmandes en espace.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS n'étant pas favorable à la variante dite du courant de recharge, il ne soutient pas l'interdiction évoquée ci-dessus.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le TCS n'accepte ni le risque important de contournement de l'impôt via des dispositifs non enregistrés, ni le recours à un système de contrôle à la fois lourd et intrusif, visant à éviter le contournement de l'impôt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Velosuisse Verband der Schweizer Fahrradlieferanten

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung, welche die Infrastruktur entlastet sowie eine Co2-arme, gesunde und gesamtkosten-positive Mobilität unterstützt. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit deutlich weniger als 1% vernachlässigbar bei einem im Verhältnis hohen administrativen Aufwand.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung, welche die Infrastruktur entlastet sowie eine Co2-arme, gesunde und gesamtkosten-positive Mobilität unterstützt. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen vernachlässigbar.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung, welche die Infrastruktur entlastet sowie eine Co2-arme, gesunde und gesamtkosten-positive Mobilität unterstützt. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen vernachlässigbar bei einem im Verhältnis hohen administrativen Aufwand.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung, welche die Infrastruktur entlastet sowie eine Co2-arme, gesunde und gesamtkosten-positive Mobilität unterstützt. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit deutlich weniger als 1% vernachlässigbar bei einem im Verhältnis hohen administrativen Aufwand.

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'impôt est perçu de manière forfaitaire sur les genres de véhicules électriques ci-après immatriculés en Suisse : a. motocycles ; b. quadricycles à moteur, quadricycles légers à moteur et tricycles à moteur ; c. cyclomoteurs ; 1. cyclomoteurs rapides, 2. gyropodes électriques, 3. cyclomoteurs lourds. 2 L'impôt forfaitaire est dû chaque année. 3 L'assujettissement à l'impôt commence le jour de l'immatriculation du véhicule électrique et se termine le jour où cette dernière est annulée. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung, welche die Infrastruktur entlastet sowie eine Co2-arme, gesunde und gesamtkosten-positive Mobilität unterstützt. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit deutlich

	weniger als 1% vernachlässigbar bei einem im Verhältnis hohen administrativen Aufwand.

Verband freier Autohandel Schweiz VFAS

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben der Einführung einer Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge beabsichtigt die Vorlage ausserdem, die Einnahmen aus der Automobilsteuer künftig nicht mehr zu 100, sondern nur noch zu 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) einfliessen zu lassen. Die Hälfte dieser Einnahmen soll in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen können, um beispielsweise die Vorgaben der Schuldenbremse einhalten zu können. Dieses Vorgehen kritisiert der VFAS schärfstens. Bei dieser Vorlage handelt es sich um eine Vorlage zur langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung - und nicht um eine Sanierungsvorlage für die Bundeskasse. Daher ist von Umverteilungsmassnahmen wie der Zweckentfremdung von 50 Prozent der Automobilsteuereinnahmen abzusehen. Dieses Vorhaben würde auch der Logik der Vorlage zuwiderlaufen: Die Finanzierung des NAF sicherzustellen, indem ihm zusätzliche Mittel aus einer neuen Abgabe/Steuer zugeführt werden, und ihm gleichzeitig die Mittel aus der Automobilsteuer zu entziehen, wäre paradox. Daher fordert der VFAS, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuereinnahmen zweckgebunden in den NAF fliessen sollen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einnahmen aus den Mineralölsteuern fliessen teilweise in den NAF. Dieses Finanzierungsgefäss dient der Sicherstellung des Unterhalts und des Ausbaus der Strassenverkehrsinfrastruktur. Namentlich werden die Gelder für die Nationalstrassen, sowie für Beiträge an die Verkehrsprogramme der Agglomerationen aufgewendet. Der VFAS ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Aufgrund der Tatsache, dass diese Finanzierung heute unter anderem über eine Abgabe auf fossilen Treibstoffen sichergestellt wird, führt dazu, dass Halter von Elektrofahrzeugen gegenwärtig nicht denselben Beitrag leisten wie solche von äquivalenten Benzin- und Dieselfahrzeuge. Die Gleichstellung der verschiedenen Antriebsarten - durch die Einführung einer Steuer oder Abgabe für Elektrofahrzeuge - wird vom VFAS daher grundsätzlich befürwortet.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Aufgrund der gewichtigen Mängel der Variante «Ladestrom» - insbesondere wegen der fehlenden Äquivalenz bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen gegenüber den Mineralölsteuern, was zu Ungleichbehandlungen zulasten

Begründung	der KMU führen würde - bevorzugt der VFAS die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom», obschon letztere grundsätzlich als systemkonformer zu beurteilen wäre. Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgen kann. Bei allen weiteren Fahrzeugkategorien fordert der VFAS eine Erfassung per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der VFAS jedoch explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) - selbst, wenn diese nicht genutzt würden - und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der VFAS grundsätzlich ab.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich ist die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung» als systemkonformer zu beurteilen. Denn bei ihr würde - analog zur Mineralölsteuer - der Treibstoff (Strom, analog zu Benzin/Diesel) besteuert. Abgabepflichtig wären ebenfalls analog zur Mineralölsteuer die Betreiber der Einrichtungen, an welchen der Treibstoff bezogen wird (öffentliche und private Ladeeinrichtungen, analog zu Tankstellen), wobei die Abgabe von den Betreibern an die Fahrzeughalter weitergereicht würde. Die Variante «Ladestrom» weist jedoch einige gewichtige Mängel auf. Dazu gehört insbesondere, dass bei dieser Variante keine Äquivalenz zu den Mineralölsteuern gegeben wäre, wodurch namentlich leichte und schwere Nutzfahrzeuge finanziell stärker belastet würden. Dies würde zu einer Ungleichbehandlung zulasten der KMU führen, welche die häufigsten Halter von Fahrzeugen dieser beiden Kategorien sind - beispielsweise von Handwerkern und Transportunternehmen. Hinzu kommen bei der Variante «Ladestrom» die hohen Vollzugskosten, die hohe technische Komplexität, welche zum geplanten Einführungszeitpunkt noch keine effiziente und effektive Besteuerung im Rahmen der definierten Grundprinzipien erlauben würde, sowie weitere Schwachpunkte. Aus diesem Gründen bevorzugt der VFAS die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom».

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VFAS ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Aus diesem Grund befürwortet der VFAS das Prinzip, wonach die Höhe der neuen Abgabe/Steuer derjenigen der Mineralölsteuern auf einem äquivalenten Diesel- oder Benzinfahrzeug entsprechen soll.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pay as use soll beibehalten werden

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VFAS befürwortet eine gestaffelte Einführung der neuen Abgabe/Steuer per 2030. Jedoch soll die Steuererhebung erst im Folgejahr in Kraft treten, an dem der NAF den Schwellenwert von unter 1Mia. CHF unterbietet. Die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat für den VFAS angesichts der steigenden Mobilitätsnachfrage, der Kapazitätsengpässe und Überlastung der Infrastrukturen, sowie der gegenwärtig finanzpolitisch unsicheren Zeiten hohe Priorität. Jedoch stellt der VFAS auch fest, dass eine Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge unweigerlich zu finanziellen Mehrbelastungen für die Automobil- und Strassentransportbranche führen wird. Beide Branchen sehen sich aktuell mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Der Automobilimport kämpft damit, genügend Elektrofahrzeuge abzusetzen, um die Flottenziele erreichen zu können. Eine Verteuerung dieser Fahrzeuge durch die Einführung einer neuen Abgabe/Steuer dürfte künftig kaum dazu beitragen, diese Situation zu verbessern. Im Bereich des Strassentransports befindet sich aktuell eine Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA in der parlamentarischen Beratung, welche eine Unterstellung der Elektrofahrzeuge unter die LSVA ab 2029 vorsieht. Käme zum selben Zeitpunkt auch noch eine neue Abgabe/Steuer auf ebendiesen Fahrzeugen hinzu, würde dies die Planungs- und Investitionssicherheit der Transportunternehmen stark beeinträchtigen. Um die negativen Auswirkungen auf die Automobil- und Strassentransportbranche abzumildern, fordert der VFAS daher ein Inkrafttreten der Steuererhebung erst im Folgejahr, an dem der NAF den Schwellenwert von unter 1Mia. CHF unterbietet.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VFAS erachtet eine Änderung der Bundesverfassung als nicht zwingend nötig, da bereits heute die Möglichkeit besteht, eine Abgabe /Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. Dass die Einnahmen aus dieser Abgabe/Steuer vollumfänglich zweckgebunden in den NAF fliessen würden, erachtet der VFAS insofern als folgerichtig, als dass dies der langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung dienen würde – was das deklarierte Ziel dieser Vorlage ist. Daher fordert der VFAS, auf die vorgesehenen Verfassungsänderung zu verzichten und die Einnahmen aus der Abgabe/Steuer stattdessen vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen kann. Bei allen weiteren Fahrzeugkategorien fordert der VFAS eine Erfassung per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der VFAS jedoch explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden

	unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) – selbst, wenn diese nicht genutzt würden – und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der VFAS grundsätzlich ab.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe soll – wie die heutige Mineralölsteuer – dem Verursacherprinzip gerecht werden (siehe dazu Antwort zu Frage 1.5). Da auch ausländische Fahrzeuge, welche in der Schweiz unterwegs sind, die Schweizer Infrastruktur nutzen, sollen auch deren Halter gemäss geltender Logik zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen. Dadurch ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer sichergestellt, und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer KMU wird nicht beeinträchtigt. Wären ausländische Fahrzeughalter von der Abgabe befreit, würde dies zu einer ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrung führen, was der VFAS ablehnt.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit

Titel	werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	MWST-Erhebung sollte auch auf Mineralölsteuern abgeschafft werden. (Mehrfachbesteuerung)

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VFAS fordert bei allen Fahrzeugkategorien ausser schweren Nutzfahrzeugen (bei welchen die Erfassung über die vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen soll) eine Erfassung ausschliesslich per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der VFAS indes explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) - selbst, wenn diese nicht genutzt würden - und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der VFAS grundsätzlich ab.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VFAS fordert bei allen Fahrzeugkategorien ausser schweren Nutzfahrzeugen (bei welchen die Erfassung über die vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen soll) eine Erfassung ausschliesslich per Selbstdeklaration. Diese entspricht dem in der Schweiz gängigen Modell zur Steuererhebung. Eine Übermittlung von im Fahrzeug digital generierten Daten, über externe Geräte oder sonstige technische Lösungen lehnt der VFAS indes explizit ab. Denn in diesem Zusammenhang würden unweigerlich Geodaten generiert (und übermittelt) - selbst, wenn diese nicht genutzt würden - und damit die Grundlage für orts- und zeitabhängige Tarife geschaffen. Mobility- und Road Pricing Vorhaben mit Lenkungswirkung lehnt der VFAS grundsätzlich ab.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zur Kompensation von im Ausland gefahrenen Kilometern befürwortet der VFAS den in der Vorlage vorgesehenen Pauschalabzug.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Fragen 3.2 - 3.8 werden nicht beantwortet, da der VFAS sich gegen die Variante Ladestrom ausspricht.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Keine Änderung der Bundesverfassung Gemäss Artikel 131 der Bundesverfassung kann der Bund bereits heute eine Abgabe auf Elektrofahrzeu-gen erheben, deren Einnahmen gemäss Artikel 86 Bundesverfassung vollumfänglich in den NAF fliessen würden. Bei der Mineralölsteuer gilt hingegen ein anderer Verteilschlüssel (50 Prozent fliessen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, in der Regel 10 Prozent in den NAF und 40 Prozent in den allge-meinen Bundeshaushalt). In der Vorlage ist eine Änderung der Bundesverfassung vorgesehen, um den Verteilschlüssel der neuen Abgabe/Steuer analog zur Mineralölsteuer auszugestalten. Der VFAS erachtet eine Änderung der Bundesverfassung als nicht zwingend nötig, da bereits heute die Möglichkeit besteht, eine Abgabe /Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. Dass die Einnahmen aus dieser Abgabe/Steuer vollumfänglich zweckgebunden in den NAF fliessen würden, erachtet der VFAS insofern als folgerichtig, als dass dies der langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung dienen würde – was das deklarierte Ziel dieser Vorlage ist. Daher fordert der VFAS, auf die vorgesehenen Verfassungsänderung zu verzichten und die Einnahmen aus der Abgabe/Steuer stattdessen vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Der VFAS weist darauf hin, dass die heutigen CO2-Flottenziele mit ihrer starren Auslegung am Markt vorbeizielen – denn Elektrofahrzeuge werden von den Kunden nicht in einem ausreichenden Masse nachgefragt, um diese erreichen zu können. Die daraus resultierenden Strafzahlungen schaden den betroffenen Unternehmen, und der Wirtschaft als Ganzes. Daher regt der VFAS an, die heutigen Flottenziele in Koordination mit den betroffenen Branchen zu überdenken. Dazu sollten auch die Entwicklungen in der EU einbezogen werden, allen voran die für den Zeitraum 2025 – 2027 vorgesehene Flexibilisierungslösung, sowie die Weiterführung der ZLEV-Boni in den Jahren 2028 & 2029.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. 2 Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten, er orientiert sich an der Entwicklung des NAF. Das Gesetz tritt im Folgejahr der Unterbietung des Schwellenwertes von 1 Mia CHF in Kraft. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics (UTP) Unione dei trasporti pubblici (UTP)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	--

Anhang: 260105_Elektrofahrzeuge_Besteuerung_Stellungnahme_VöV

VÖV UTP | Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern

Eingereicht bei: Consultations (admin.ch)

Bern, 5. Januar 2026

Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr zur Vernehmlassung betreffend die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betreffend die Einführung eines neuen Bundesgesetzes zu einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder zur Besteuerung des Ladestroms für Elektrofahrzeuge. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nimmt als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV) die Gelegenheit gerne wahr, sich im Rahmen der Vernehmlassung zu äussern.

Die Erträge aus der Mineralölsteuer bilden heute einen wesentlichen Pfeiler der Finanzierung der Infrastrukturen auch des öffentlichen Verkehrs. Die Mittel, die hierfür aus dem NAF und dem BIF verwendet werden, sind erheblich und der öffentliche Verkehr ist auf die solide Finanzierung dieser Fondseinlagen angewiesen. Deshalb **unterstützt der VöV grundsätzlich die Bestrebungen des Bundes, die zukünftig infolge der Dekarbonisierung des Verkehrs sinkenden Mineralölsteuererträge rechtzeitig mit der Schaffung eines neuen Bundesgesetzes betreffend die Abgabe auf der Fahrleistung oder der Besteuerung des Ladestroms von Elektrofahrzeugen zu kompensieren. Aus demselben Grund befürwortet der VöV auch die vorgeschlagene Änderung der Bundesverfassung** in Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und e^{bis} sowie Abs. 2^{bis} und 4.

Der VöV lehnt hingegen eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge des öffentlichen Verkehrs bzw. auf die Besteuerung von deren Ladestrom ab. Dies aus folgenden Gründen:

Auf eine finanzielle Mehrbelastung des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse – der ja grösstenteils auch von der öffentlichen Hand subventioniert wird – soll im vorliegenden Fall verzichtet werden. Aus den gleichen Gründen hat man bei Einführung der Mineralölsteuer auch den öffentlichen Verkehr von dieser Steuer befreit. Andernfalls werden die Kosten für die Nutzerinnen und Nutzer und/oder die Besteller (Bund, Kantone, Gemeinden) des öffentlichen Verkehrs deutlich steigen. Beides ist den verkehrspolitischen Zielen des Bundes abträglich, welche eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anstreben. Der VöV fordert deshalb, das neue Bundesgesetz dahingehend zu ändern, dass Elektrofahrzeuge von Transportunternehmen mit einer Konzession des Bundes zur Personenbeförderung von der Abgabe bzw. Besteuerung ausgenommen sind:

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern
info@voev.ch
www.voev.ch

Variante «Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen»

Art. 5 *Abgabebefreiungen:*

Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für:

[neuer Bst.] f: Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen

Variante «Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»

Art. 11 *Steuerbefreiung*

Von der Steuer befreit ist der Ladestrom bei Verwendung für

[neuer Bst.] c. Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen

Diese Haltung steht nicht im Widerspruch zur Bereitschaft der Branche des öffentlichen Verkehrs, in einem zeitlich gestaffelten Vorgehen auf die heute noch geltende Rückerstattung der Mineralölsteuer zu verzichten. Dadurch sollte der Anreiz geschaffen werden, möglichst zügig die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben. Im Gegenzug bot der Bund mit der Förderung der Umstellung auf elektrische Antriebe im Rahmen des revidierten CO_2-Gesetzes Hand, die mit der Elektrifizierung verbundenen Mehrkosten für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs abzufedern. Der Verzicht auf die zusätzliche Verteuerung der Elektromobilität nach erfolgter Umstellung der Busflotten im öffentlichen Verkehr ist daher folgerichtig.

Verzicht auf eine Positionierung zu den beiden Gesetzesvarianten

Da Fahrzeuge von Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs von der Abgabe- oder Steuerpflicht ausgenommen sein sollen, äussert sich der VöV nicht zur bevorzugten Gesetzesvariante.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger

Direktor

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Inverkehrssetzung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 höchstens noch in Ausnahmefällen erfolgt. Die in den Eckwerten für das CO2-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO2-Bepreisung wird mit der angekündigten Preisobergrenze keine Lenkungswirkung entfalten und taugt deshalb ebensowenig, um einen klimapolitischen Kollateralschaden der neuen Abgabe zu vermeiden. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht oder kaum mehr verkauft werden. Dieser Zeitpunkt wird in der Schweiz und in der EU massgebend über die Neuwagenregulierung gesteuert, so dass sich ein Abgleich zwischen der Ersatzabgabe und der klimapolitischen Neuwagenpolitik im Sinne unserer Ausführungen auf die Frage 1.6 aufdrängt. Nach aktuellem Zeitplan dürfte diese für uns zentrale Bedingung eine Erhebung der Abgab ab 2035 erlauben. Bei fehlender oder unzureichender Neuwagenregulierung (was für 2030 eindeutig der Fall ist), ist deshalb auf eine äquivalente Besteuerung von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen unbedingt zu verzichten. In einer Übergangsphase sollten, wenn überhaupt, deutlich reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen, die aufgrund der Neuwagenregulierung in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zu erwarten sind, zur Anwendung kommen. Zu den nötigen Änderungen auf der Zeitachse siehe Ausführungen bei der Frage 1.6. Neben der Elektromobiliätsbesteuerung umfasst die Verfassungsänderung auch der Zweckbindung von an sich ebenfalls voraussetzungslos zu schuldenden Abgaben fossiler Fahrzeuge. Bei diesen Bestimmungen sehen wir grundlegenden Überarbeitungsbedarf, um nur schon den status quo bzgl. Finanzflüsse, die von der NAF-Reform angestrebte stärkere Nutzerfinanzierung und die Entscheide des Entlastungsprogramms 2027 im Sinne der Expertengruppe um Herrn Gaillard umzusetzen (siehe Bemerkungen in den Fragebogen zu den Bundesbeschlüssen). In diesen Kontext gehört auch, dass die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den geplanten Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt hat, wodurch der Mittelbedarf für Nationalstrassen insbesondere in den ersten Jahren in denen die Ersatzabgabe erhoben werden soll, geringer ausfällt. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Mineralölsteuer oder Mineralölsteuerzuschlag) anzupassen. Wir lehnen eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge des öffentlichen Verkehrs bzw. auf die Besteuerung von deren Ladestrom ab. Auf eine finanzielle Mehrbelastung des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse – der ja grösstenteils auch von der öffentlichen Hand subventioniert wird – soll im vorliegenden Fall verzichtet werden. Aus den gleichen Gründen hat man bei Einführung der Mineralölsteuer auch den öffentlichen Verkehr von dieser Steuer befreit. Andernfalls werden die Kosten für die Nutzerinnen und Nutzer und/oder die Besteller (Bund, Kantone, Gemeinden) des öffentlichen Verkehrs deutlich steigen. Beides ist den verkehrspolitischen Zielen des Bundes abträglich, welche eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anstreben. Der VCS fordert deshalb, das neue

	Bundesgesetz dahingehend zu ändern, dass Elektrofahrzeuge von Transportunternehmen mit einer Konzession des Bundes zur Personenbeförderung von der Abgabe bzw. Besteuerung ausgenommen sind. Siehe dazu unsere Änderungsanträge in den Stellungnahmen zu den jeweiligen Gesetzesartikeln. Diese Haltung steht nicht im Widerspruch zur Bereitschaft, in einem zeitlich gestaffelten Vorgehen auf die heute noch geltende Rückerstattung der Mineralölsteuer für den öffentlichen Verkehr zu verzichten. Dadurch sollte der Anreiz geschaffen werden, möglichst zügig die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben. Mit der Förderung der Umstellung auf elektrische Antriebe im Rahmen des revidierten CO2-Gesetzes, bot der Bund Hand, die mit der Elektrifizierung verbundenen Mehrkosten für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs abzufedern. Der Verzicht auf die zusätzliche Verteuerung der Elektromobilität nach erfolgter Umstellung der Busflotten im öffentlichen Verkehr ist daher folgerichtig. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme erläutert, befürworten wir die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, wenn sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht ausbremst. Das ist aktuell aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht gegeben. Solange das nicht geändert wird, lehnen wir die Abgabe ab. Eine Erhebung von Abgaben auf Elektrofahrzeuge des öffentlichen Verkehrs oder auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar. Bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» mit Erhebung am Ladepunkt haben wir grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft. Siehe dazu Frage 1.3.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Zu diesem Zeitpunkt würde die Abgabe die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden.

Begründung	Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe zu wählen ist. Für LKWs darf der Startpunkt allerfrühestens jenem der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» entsprechen. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt (5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr). Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den Fahrzeugkauf und damit den Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst Recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Eine solche Massnahme wäre mit noch viel grösseren Mitnahmeeffekten verbunden als das Gebäudeprogramm. Bekanntlich will der Bundesrat im Rahmen des Entlastungsprogramms das Gebäudeprogramm mit der Begründung der Mitnahmeeffekte nun abschaffen. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen flankierende Massnahmen finden Sie Fragebogen unserer Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe bei Art. 1. Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist sehr

unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert.

2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer

Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte).

Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet.
Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden.
Klimapolitisch ist Ausganslage wie folgt:
In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Dieser Trend zu brechen ist anspruchsvoll, zumal die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden die finanziellen Anreize fehlen und die regulatorischen Rahmenbedingungen schlechter als z.B. in Deutschland sind.
Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KIG legitimiert, was stärkere, nicht weniger starke finanzielle Anreize für den Elektroautokauf notwendig macht.

3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen

Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann.
Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird von fast allen Staaten inklusive der Schweiz v.a. auch politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander

	ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist und dies auch bleiben wird (siehe Fragebögen zum Bundesbeschluss). Ferner ist in der Variante Ladestrom ebenfalls soweit möglich ebenfalls ein Mehrwertsteueräquivalent miteinzubeziehen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu

Begründung	kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft anzupassen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge). Ganz von der Abgabe befreit werden sollen hingegen die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, ebenso wie Motorfahrräder. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme zur Vorlage.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchsssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald grossmehrheitlich vermieden werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d;~~ ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen:

Gegenvorschlag

Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt.

Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung

Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird.

Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen)

Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b
Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!]

Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~

~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~

~~2. der Hälfte~~

») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht.
Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen.
Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir.

Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der
Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden.

-> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer.

Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27

Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen,

~~ebis.~~

nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.
Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b;~~

~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~

~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~
b

Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen.
Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.».
Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1).
Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet)

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~

~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~

en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auf~~ch al~~~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benach~~Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~

~~b. 28~~

teiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen.

(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich, Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen

	Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass bis spätestens 2035 kaum mehr fossile Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Deshalb lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 als klimapolitisch kontraproduktiv ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie nicht oder nur noch in geringem Ausmass in Verkehr gesetzt werden, was über die CO2-Gesetzgebung entsprechend zu regeln ist (z.B. durch Neuwagenflottenzielwerte oder durch einen Verzicht auf die Zulassung fossil betriebener Verbrenner) (siehe auch Frage 1.6 des allgemeinen Fragebogens). Eine entsprechende Umsetzungsmöglichkeit finden Sie beim Änderungsantrag zu Artikel 1. Wie in der generellen Stellungnahme des allgemeinen Fragebogens zur Vorlage begründet, lehnen wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ab (siehe dazu unseren Änderungsantrag zu Artikel 5 dieses Gesetzes). Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% vernachlässigbar.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1~~ Anpassung im Sinne unserer Bemerkungen bei der Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen. Beispielsweise wie folgt: Abs. 1 Der Bund erhebt ab 2035 eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf elektrisch angetriebenen~~n Motorfahrzeugen (Elektrofahrzeuge).~~ ~~2 Als Elektrofahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten:~~ ~~a.batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge;~~ ~~b.Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge~~ Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Art. 10 Abs. 1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2 und nach Artikel 10a. Art. 10a Reduzierte Tarife 1 Der Bundesrat sieht zur Förderung elektrisch angetriebener Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor, dass ab 2035 bis 2038 ein reduzierter Tarif gilt. Die Reduktion entspricht folgendem Prozentsatz: a 2035: 70 Prozent b 2036: 50 Prozent c 2037: 30 Prozent Änderung anderer Erlasse 8.CO2-Gesetz von 23. Dezember 2011

	Art. 10 Zielwerte Bst e (neu) für Personenwagen, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km; Bst f (neu) für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km Auch für Schwere Fahrzeuge ist der Beginn der Abgabe so zu wählen, dass er dann erfolgt, wenn dank politischen Instrumenten kaum mehr fossile Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt werden. Für die übrigen Fahrzeugkategorien ist nach dem Vorbild von Art. 8b SVAG auf die Marktdurchdringung abzustellen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~o~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für:~~ ~~a. Elektrofahrzeuge, die nicht für~~

Gegenvorschlag	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ~~konzipiert sind, wie Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachser, Motorschlitten und motorisierte Rollstühle;~~ ~~b. Elektro~~ profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge ~~für den ausschliesslich dienstlichen Gebrauch von institutionellen Begünstigten nach Artikel 2 Absatz 1 des Gaststaatgesetzes vom 22. Juni 2007 (GSG), die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSG von der Steuerpflicht ausgenommen sind;~~ ~~c. Elektrofahrzeuge für den ausschliesslich persönlichen Gebrauch von begünstigten Personen nach Artikel 2 Absatz 2 GSG, die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSG von der Steuerpflicht ausgenommen sind;~~ ~~d.~~ mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. Wie in der generellen Stellungnahme im allgemeinen Fragebogen begründet, lehnen wir die Abgabe für Elektrofahrzeuge ~~ausländischer Regierungen in offizieller Mission;~~ ~~e. ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie Motorfahrräder (~~ des öffentlichen Verkehrs ab. Der Artikel ist daher wie folgt zu ergänzen: Art. ~~8~~5 Ab~~s. 2 Bst. f).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bestimmte Elektrofahrzeugarten oder Elektrofahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreit werden oder Sonderregelungen treffen.~~gabebefreiungen: Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für: [neuer Bst.] f: Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 4 dieses Gesetzes erläutert, fordern wir, dass die Abgabe gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhoben wird, um Fehlanreize zu verhindern.

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Siehe Anträge zu den einzelnen Artikeln. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~ ~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~

Gegenvorschlag	~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz~~z~~ ~~die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige~~ ~~a~~Abgabe~~pflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen.~~ ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~.~~ändi~~gen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~

Gegenvorschlag	~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Siehe Anträge zu den einzelnen Artikeln. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhinder n. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet.~~ ~~2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen. Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Mit Busse von 200 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Zollgebiet fährt:~~

Gegenvorschlag	~~a. mit einem inländischen Fahrzeug der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder: ohne amtliche Zulassung;~~ ~~b. mit einem ausländischen Fahrzeug der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge: ohne Registrierung nach Artikel 17 Buchstabe a oder ohne die pauschale Abgabe entrichtet zu haben;~~ ~~c. mit einem ausländischen Fahrzeug der Abgabekategor~~ Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder~~: ohne die pauschale Abgabe en~~ auch aus diesem Absatz zu streich~~tet zu hab~~en. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unsere Stellungnahme zu den Erlassänderungen finden Sie unter Anhang 1

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung

Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Begründungen bei den einzelnen Erlassen

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder ab. Siehe dazu die Erläuterung in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang zudem die Ungleichbehandlung ausländischer Elektrofahrzeuge mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern letztere nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben. Wie im Abschnitt «1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe» erläutert, fordern wir je nach zukünftiger Entwicklung des Elektro-Anteils bei Fahrten von Plug-In-Hybriden eine allfällige Anpassung des Plug-In-Hybrid-Fahrzeug-Tarifs.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den

Begründung:	notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Proz~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~d höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~teilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f~~; ~~e.ein Anteil~~ b Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will.

Gegenvorschlag	wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entspricht ~~der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2.der Hälfte~~ end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%). Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 den~~n~~ ~~Flugtreibstoffen,~~ ~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~2~~1 Buchstabe~~n c und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüj~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1).

Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe.

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich ~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe c:~~

~~a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~

smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf ch al~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~

~~b.3~~

s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen.

(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).»

~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen:

Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire

Begründung	Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» e~~r~~auch~~ssteuern erheben auf:~~ ~~f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Die in der Variante «Ladestrom» vorgesehene Erhebung am Ladepunkt erachten wir aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Siehe dazu auch unsere Erläuterungen im allgemeinen Fragebogen zu Fragen 1.2 und 1.3. Wir erachten es bei Wahl der Variante Ladestrom als notwendig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erst erfolgreich dafür einsetzt, dass

Begründung:	die technischen Normen dafür geschaffen werden, den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein. Strom, der für bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. Aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Besteuerung von E-Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung ab (siehe allgemeiner Fragebogen Frage 1.6). Wie in der generellen Stellungnahme des allgemeinen Fragebogens zur Vorlage begründet, lehnen wir eine Besteuerung des Ladestroms von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ab (siehe dazu unseren Änderungsantrag zu Artikel 11 dieses Gesetzes). Eine Besteuerung der Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes dargelegt, ab.

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Art. 8 dargelegt, lehnen wir die vorgeschlagenen Steuertarife ab.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
	~~1 Der Tarif~~Strom, der für ~~die Ladestromsteuer beträgt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.~~

Gegenvorschlag	~~2 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 2~~bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~l~~änd~~igen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Vo~~Wie in der ~~Steuer befreit ist der Ladestrom bei Verwendung für:~~ ~~a. den ausschliesslich dienstlichen Gebrauch von institutionell~~ generellen Stellungnahme im allgemeinen Fragebogen ~~B~~begründ~~igten nach Artikel 2 Absatz 1 des Gaststaatgesetzes vom 22. Juni 2007 (GSG), die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSG von der Steuerpflicht ausgenommen sind;~~

Gegenvorschlag	~~b. den ausschliesslich persönlichen Gebrauch von begünstigten Personen nach Artikel 2 Absatz 2 GSC, die gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d GSC von der Steuerpflicht ausgenommen sind.~~ ~~2 Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die~~det, lehnen wir eine Besteuerung des Ladestroms von Elektrofahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ab. Der Artikel ist daher wie folgt zu ergänzen: Art. 11 Steuerbefreiung Von der Steuer~~befreiung; das BXXX regelt das Verfahren.~~ ~~3 Er kann darüber hinaus Betreiberinn~~t ist der Ladestrom bei Verwen-~~d~~und ~~Betreiber von Ladestationen, die ausschliesslich zum Laden von Elektrofahrzeugen mit einem besonderen Verwendungszweck verwendet werden, von der Steuer befreien oder für diese Betreiberinnen und Betreiber Sonderregelungen treffen.~~g für [neuer Bst.] c. Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtung lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante. Auf jeden Fall wäre ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreiung~~. Er erlässt dabei insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~für bidirektional geladenen Strom ermöglich~~en.~~ ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Stellungnahme zu Artikel 8.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln. 2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln.~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen ~~(~~Selbstdeklaration~~).~~ ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration~~ der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre, wie in unserer Antwort auf Artikel 21 dieses Gesetzes erwähnt, zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen Selbstdeklaration der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt.

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Umgehungen sind insbesondere bei der vom Bund vorgeschlagenen Abgabevariante «Ladestrom» zu befürchten. Daher sind systematische Kontrollen unerlässlich.

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale~~n~~ Steuer~~ richtet sich nach Anhang 3~~n stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwisch~~ufgrund der noch fehlen den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf de~~n~~ Ladestrom~~steuer~~ für Elektr~~ofahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStG).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~

Gegenvorschlag	isches Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu ver~~n~~meil~~netzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträgen der~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe c entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht. Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

7. Stellungnahmen Elektrizitätswirtschaft / Industrie électrique / Industria elettrica

Axpo

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 251205_Vnl_Abgabe Elektrofahrzeuge_Stn Axpo_unterzeichnet

Axpo Services AG | Parkstrasse 23 | 5401 Baden | Switzerland

Per E-Mail
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Ihr Kontakt Thomas Porchet, Energiepolitik Schweiz
E-Mail thomas.porchet@axpo.com
Direktwahl T +56 200 31 45
Datum 5. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme der Axpo-Gruppe

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum Grundsatzentscheid, Elektrofahrzeuge zu besteuern, und zu den beiden möglichen Erhebungsvarianten äussern zu können.

Allgemeine Bemerkungen

Axpo hat die Ambition, mit innovativen Energielösungen eine nachhaltige Zukunft zu ermöglichen. Axpo ist die grösste Schweizer Stromproduzentin und internationale Vorreiterin im Energiehandel und in der Vermarktung von Solar- und Windkraft. Mehr als 7000 Mitarbeitende verbinden Erfahrung und Know-how mit der Leidenschaft für Innovation und der gemeinsamen Suche nach immer besseren Lösungen. Axpo setzt auf innovative Technologien, um die sich stets wandelnden Bedürfnisse ihrer Kunden in über 30 Ländern in Europa, Nordamerika und Asien zu erfüllen.

Axpo unterstützt die energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes. Unsere Tochtergesellschaft CKW beteiligt sich an der Roadmap Elektromobilität des Bundes und trägt mit ihren Aktivitäten und Dienstleistungen zu deren Umsetzung bei. Wir können zwar nachvollziehen, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken und verstehen das Anliegen des Bundes, die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur auf eine nachhaltige

Grundlage stellen zu wollen. Die Einführung der neuen Steuer und die finanzielle Belastung der Elektromobilität kommen aber zu früh. Die Marktanteile von Elektrofahrzeugen in der Schweiz hinken den Erwartungen und Zielsetzungen der Energiestrategie des Bundes hinterher. Gemäss Roadmap Elektromobilität hätten 2025 50% der Neuzulassungen Elektrofahrzeige sein müssen. Tatsächlich sind es aber erst 32%. Wenn nun bereits ab 2030 eine Steuer auf Elektrofahrzeugen erhoben wird, obwohl diese erst einen sehr geringen Anteil aller Fahrzeuge ausmachen, dann dürfte dies die Marktdurchdringung weiter hemmen, und fossil betriebene Fahrzeuge länger attraktiv machen.

Zu den Varianten

Sollte der Bundesrat an seiner Absicht festhalten und Elektrofahrzeuge mit einer Steuer zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur belasten, erscheint uns die Variante, die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen zu erheben, als geeigneter. Sie kann auf Grundlage bewährter Technologie und mit einfachen Prozessen umgesetzt werden.

Demgegenüber lehnen wir die Besteuerung auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeugen entschieden ab. Die vorgeschlagene Lösung wäre mit enormen Investitionen in zusätzliche Messinfrastrukturen verbunden, ist dabei aber leicht zu umgehen und selbst mit einem unverhältnismässigen Kontrollaufwand nicht durchzusetzen. Für eine detaillierte Betrachtung der zahlreichen Nachteile verweisen wir Sie gerne auf die Branchenstellungnahme des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE).

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Christoph Brand
CEO

Lukas Schürch
Head Corporate Public Affairs

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

BKW Energie AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Die Besteuerung auf Basis des Ladestroms lehnen wir dediziert ab. Eine vollständige und verlässliche Erfassung aller Ladevorgänge ist kaum möglich, insbesondere bei privaten Ladepunkten. Die dafür notwendige Infrastruktur und die komplexe Systemlandschaft zur Datenverarbeitung würden hohe Kosten verursachen und die Systemlandschaft erheblich verkomplizieren. Zudem bestehen Risiken für Umgehungen und fehlerhafte Daten. Insgesamt ist die Variante Ladestrom mit erheblichem Aufwand und Unsicherheiten verbunden und damit keine geeignete Lösung.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ist gegenüber der Variante Ladestrom klar vorzuziehen. Sie knüpft unmittelbar an die tatsächliche Strassennutzung jedes einzelnen Fahrzeugs an und ermöglicht eine verursachergerechtere Abgabe. Mehr gefahrene Kilometer führen zu einem höheren Beitrag an die Infrastruktur. Des Weiteren sehen wir die folgenden Vorteile bei der Variante Fahrleistung: Kosten: Gemäss dem erläuternden Bericht des Bundesrats kostet die Umsetzung der Variante Fahrleistung bis 2039 die Steuerzahlenden rund 500 Mio. Schweizer Franken weniger als die Variante Ladestrom. Technische Erfassung: Die technische Erfassung der Kilometer ist grundsätzlich möglich und basiert auf bereits heute in Fahrzeugen vorhandenen Systemen. Sowohl die Erfassung des Kilometerstands als auch satellitengestützte Messungen (GNSS) sind erprobt. Damit können alle Fahrten eindeutig zugeordnet werden, was Umgehungsmöglichkeiten weitgehend ausschliesst. Bestehende Strukturen: Bei der Umsetzung kann auf den Vollzug der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) aufgebaut werden. Die Erhebung und Abrechnung von Fahrleistungen, einschliesslich Datenvalidierung, Kontrollmechanismen und administrativen Abläufen ist bei der LSVA etabliert. Diese Prozesse können für leichte Fahrzeuge weiterentwickelt werden. Ein komplett neues, komplexes Mess- und Kommunikationssystem ist nicht notwendig. Erfahrungen im Ausland: Der Blick ins Ausland zeigt, dass fahrleistungsabhängige Abgaben bereits eingesetzt oder in Pilotprojekten erprobt werden. Gemäss der im Auftrag des ASTRA erstellten PTOLEMUS-Studie werden insbesondere in den USA in zahlreichen Bundesstaaten Pilotprojekte durchgeführt, bei denen die Abgabe auf der Erfassung der gefahrenen Kilometer basiert. Die dort gemachten Erfahrungen können wertvolle Erkenntnisse für die Umsetzung in der Schweiz liefern.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die BKW lehnt die Variante Ladestrom dezidiert ab. Aufgrund der folgenden Punkte erachten wir die Erhebung einer Abgabe auf Basis des Ladestroms weder als technisch noch wirtschaftlich sinnvoll:

Begründung	Nicht registriertes Laden: Eine flächendeckende und verlässliche Erfassung des Ladestroms ist nicht möglich. Ein erheblicher Teil der Ladevorgänge erfolgt an privaten oder halböffentlichen Ladepunkten, die technisch kaum oder nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand in ein zentrales System eingebunden werden können. Insbesondere das Laden an Haushaltssteckdosen, mit mobilen Ladegeräten oder mit auf Elektrofahrzeugen installierten PV-Panels entzieht sich einer systematischen Erfassung. Dadurch verbleibt ein grosser Anteil des tatsächlichen Strombezugs ausserhalb des Abgabensystems, was zu erheblichen Steuerungerechtigkeiten und Fehlanreizen führt. Hohe Kosten: Die Nachrüstung der notwendigen Kommunikationsinfrastruktur an bestehenden Ladepunkten wäre mit erheblichen Investitionen verbunden, auch bei neuen Ladepunkten entstünden zusätzliche Investitions- und Betriebskosten. Gleichzeitig würde die Komplexität der Systemlandschaft steigen, da an Ladepunkten mit mehreren Nutzern nicht nur die Station, sondern auch jedes einzelne Fahrzeug eindeutig identifiziert werden müsste. Zusätzlich erhöht sich die Komplexität durch die zunehmende Integration von Gebäudetechnik. Immer häufiger werden neben der Ladestation auch Photovoltaik-Anlagen und Batteriespeicher betrieben, deren Eigenverbrauch durch eine übergreifende, intelligente Steuerung optimiert wird. Die Ladeinfrastruktur ist damit Teil eines komplexen lokalen Energiesystems, das sich nicht sinnvoll in ein zentrales, steuerrelevantes Mess- und Meldesystem einbinden lässt. Die mit allen obgenannten Punkten verbundenen Kosten und Ressourcenbindungen stehen in keinem Verhältnis zu dem geringen Anteil des Ladestroms, der technisch überhaupt zuverlässig erfasst und als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung herangezogen werden kann. Unklare Verantwortlichkeiten: Es bleibt unklar, wer für die Betriebssicherheit, das heisst für die Wartung, Unterhalt und Datenübertragung der Messdaten zuständig ist. Mangelnde Datenqualität: Zudem wäre die Qualität der erhobenen Daten insgesamt unzureichend. Wo keine automatisierte Erfassung möglich ist und auf Selbstdeklarationen der Nutzer zurückgegriffen werden müsste, steigt das Risiko von Fehlern, Manipulationen und Streitfällen deutlich an. Dies gilt insbesondere dann, wenn keine klare Systematik zur Abgrenzung oder Korrektur selbstdeklarierter Angaben gegenüber erfassten Messdaten vorgesehen ist. Dies hätte einen erheblichen administrativen Mehraufwand zur Folge und würde die Verlässlichkeit des Systems weiter beeinträchtigen. Die Möglichkeit der Selbstdeklaration und die im Gesetz verankerten Steuerbefreiungen bergen die Gefahr von Doppelbesteuerung und komplexen Verrechnungssituation, was die Umsetzungskosten zusätzlich erhöht. Datenschutz: Die Erhebung der Steuer erfordert die Verarbeitung und Übermittlung von privaten Messdaten. Für eine korrekte Abrechnung wäre ein umfassender Datenabgleich zwischen Ladestation und Fahrzeug notwendig. Wie der Datenschutz und die Datensicherheit dabei gewährleistet werden können, ist unklar. Bidirektionales Laden: Die bidirektionale Technologie gilt als strategisch wichtig für die Energiewende. Entsprechend ist es zentral, regulatorische Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass diese Innovationen nicht unnötig behindert werden. Bidirektionale Fahrzeughalter sollen die Steuer auf jeden Energieanteil zurückerstattet erhalten, den sie nicht für die Mobilität benötigen. Dafür wäre eine eindeutige Unterscheidung erforderlich zwischen den Strommengen, die in das Netz oder etwa in Gebäude zurückgespeist werden und jenen, die tatsächlich für das Fahren genutzt werden. Eine solche Differenzierung setzt zertifizierte Messgeräte in Fahrzeugen oder in den Ladeinfrastrukturen voraus. Rückerstattung bei Einspeisung: Es besteht das Risiko, dass Strom an nicht registrierten Ladepunkten geladen und anschliessend über registrierte Ladepunkte rückgespeist wird. Dadurch könnten Rückerstattungen ausgelöst werden, ohne dass zuvor eine entsprechende Steuerzahlung stattgefunden hat. Ein solches Risiko wirkt sich negativ auf die Verlässlichkeit des Steuersystems aus und erzeugt volkswirtschaftlichen Schaden durch Fehlanreize und Verlagerungen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle

	Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Punkt 1.2

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine flächendeckende und verlässliche Erfassung des Ladestroms ist nicht möglich. Ein erheblicher Teil der Ladevorgänge erfolgt an privaten oder halböffentlichen Ladepunkten, die technisch kaum oder nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand in ein zentrales System eingebunden werden können. Insbesondere das Laden an Haushaltssteckdosen, mit mobilen Ladegeräten oder mit auf Elektrofahrzeugen installierten PV-Panels entzieht sich einer systematischen Erfassung. Dadurch verbleibt ein grosser Anteil des tatsächlichen Strombezugs ausserhalb des Abgabensystems, was zu erheblichen Steuerungerechtigkeiten und Fehlanreizen führt.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein solches Verbot ist weder umsetzbar noch durchsetzbar. Das Laden an nicht registrierten Ladeeinrichtungen lässt sich technisch nicht verhindern und auch nicht flächendeckend kontrollieren. Ein Verbot würde daher zu erheblichen Vollzugsproblemen führen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

CKW

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: CKW-Stellungnahme zur Abgabe Elektrofahrzeuge_final

CKW.

Luzern, 08.01.2026

Kontakt
Direktwahl
E-Mail

Ruedi Wermelinger
041 249 50 52
ruedi.wermelinger@ckw.ch

CKW • Postfach • 6002 Luzern

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

E-Mail:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme CKW

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum Grundsatzentscheid, Elektrofahrzeuge zu besteuern und zu den beiden möglichen Erhebungsvarianten, äussern zu können.

Allgemeine Bemerkungen

CKW ist eine Verteilnetzbetreiberin mit überregionalem Versorgungsgebiet, grosse Grundversorgungslieferantin sowie eine grosse Schweizer Stromproduzentin. Das Unternehmen versorgt über 200'000 Endkundinnen und Endkunden mit Strom. Darüber hinaus bietet CKW schweizweit innovative Produkte und Dienstleistungen unter anderem in den Bereichen Elektro, Photovoltaik, Wärmetechnik, E-Mobilität und Gebäudeautomation an. Die CKW-Gruppe beschäftigt rund 2'000 Mitarbeitende, davon rund 330 Lernende.

CKW unterstützt die energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes, beteiligt sich an der Roadmap Elektromobilität des Bundes und trägt mit ihren Aktivitäten und Dienstleistungen zu deren Umsetzung bei. Wir können zwar nachvollziehen, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken und verstehen das Anliegen des Bundes, die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur auf eine nachhaltige Grundlage stellen zu wollen. Die Einführung der neuen Steuer und die finanzielle Belastung der Elektromobilität kommen aber zu früh. Die Marktanteile von Elektrofahrzeugen in der Schweiz hinken den Erwartungen und Zielsetzungen der Energiestrategie des Bundes hinterher. Gemäss Roadmap Elektromobilität hätten 2025 50% der Neuzulassungen Elektrofahrzeige sein müssen. Tatsächlich sind es aber erst 32%. Wenn nun bereits ab 2030 eine Steuer auf Elektro-

fahrzeugen erhoben wird, obwohl diese erst einen sehr geringen Anteil aller Fahrzeuge ausmachen, dann dürfte dies die Marktdurchdringung weiter hemmen, und fossil betriebene Fahrzeuge länger attraktiv machen.

Zu den Varianten

Sollte der Bundesrat dennoch an seiner Absicht festhalten und Elektrofahrzeuge mit einer Steuer zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur belasten, erscheint uns die Variante, die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen zu erheben, als geeigneter. Sie kann auf Grundlage bewährter Technologie und mit einfachen Prozessen umgesetzt werden.

Demgegenüber lehnen wir die Besteuerung auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeugen entschieden ab. Die vorgeschlagene Lösung wäre mit enormen Investitionen in zusätzliche Messinfrastrukturen verbunden, ist dabei aber leicht zu umgehen und selbst mit einem unverhältnismässigen Kontrollaufwand nicht durchzusetzen. Für eine detaillierte Betrachtung der zahlreichen Nachteile verweisen wir Sie gerne auf die Branchenstellungnahme des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE), die CKW ebenfalls unterstützt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen gerne für eine vertiefte Diskussion zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Martin Schwab
CEO

Ruedi Wermelinger
Senior Regulatory Manager

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Commission fédérale de l'électricité ElCom

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	La Commission fédérale de l'électricité (ElCom) a procédé à une analyse du projet de loi sur l'imposition des véhicules électriques (LIVEl) exclusivement sous l'angle de la cybersécurité et de la protection des infrastructures électriques. Elle constate que le cadre proposé ne comporte pas les garanties minimales requises pour assurer la sécurité, l'intégrité et la fiabilité des données et des systèmes concernés. 1. Absence de principes de cybersécurité explicitement intégrés dans la loi La LIVEl crée un dispositif reposant sur des flux de données sensibles et sur une interconnexion importante entre équipements de recharge, installations de mesure, systèmes de communication et plateforme centrale. Cependant, les principes fondamentaux de cybersécurité — confidentialité, intégrité, authenticité, disponibilité et traçabilité — ne sont pas mentionnés dans la loi et ne constituent donc pas un cadre de référence obligatoire pour les acteurs impliqués. Sans ancrage légal explicite, les exigences techniques de sécurité ne peuvent pas être imposées de manière cohérente, ni contrôlées efficacement.

Begründung:	2. Insuffisance de garanties pour la protection et la fiabilité des données techniques La loi repose sur l'utilisation de données de mesure provenant d'équipements de recharge. Or, pour servir de base à un dispositif ayant des effets juridiques, ces données doivent satisfaire à une fiabilité probante élevée. Par contre le projet, dans son état actuel, ne prévoit pas des mesures de protection de manière explicite. 3. Absence de standards techniques minimaux obligatoires La LIVEl s'applique à un parc d'équipements très hétérogènes, dont les niveaux de sécurité varient considérablement. La loi ne prévoit pas des exigences minimales de cybersécurité. Sans base légale il est impossible de garantir un niveau de sécurité uniforme et adéquat. 4. Manque de clarté quant aux responsabilités techniques et à la surveillance Le projet étend les obligations techniques (mesure, enregistrement, transmission, contrôle), mais ne définit pas qui est responsable pour les installations ni pour la surveillance des équipements. L'absence de répartition claire des responsabilités crée une insécurité juridique notable et expose le système à des risques opérationnels majeurs. 5. Architecture centralisée inadaptée du point de vue des infrastructures critiques Le recours à une plateforme centrale comme point de collecte ou de transit des données, dans une architecture incluant : équipements de terrain, systèmes de gestion, réseaux électriques, et réseaux de communication, crée un point unique de défaillance et une augmentation considérable du périmètre d'exposition aux attaques. Aucune disposition de la loi ne prévoit les garanties minimales requises pour maîtriser ces risques (segmentation, confinement, résilience, surveillance renforcée, mécanismes de limitation des effets dominos). _____ Conclusion En l'absence : •de principes de cybersécurité explicitement ancrés dans la loi, •de standards techniques minimaux obligatoires, •d'un cadre clair pour la surveillance, la mise à jour et la gestion des vulnérabilités, •de garanties probantes pour la fiabilité juridique des données techniques, •d'une segmentation et d'une conception adaptées aux infrastructures critiques, le projet de LIVEl ne permet pas d'assurer la sécurité, l'intégrité et la robustesse du dispositif envisagé. En tant qu'autorité de surveillance chargée de la cybersécurité, l'ElCom estime qu'il est essentiel d'aborder les points susmentionnés, à savoir les lacunes techniques et juridiques dans le domaine de la cybersécurité, dans le présent projet de loi afin de ne pas compromettre la sécurité de l'exploitation du réseau électrique suisse (conformément à l'art. 8a LApEl et à l'art. 5a OApEl).

Dachverband Schweizer Verteilnetzbetreiber (DSV)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der DSV ist grundsätzlich der Ansicht, dass auch Elektrofahrzeuge ihren Beitrag zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu leisten haben. Weiter äussert sich der DSV zu verkehrspolitischen Überlegungen nicht.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der DSV kann nur eine Variante "Fahrleistung" unterstützen. Sie ist volkswirtschaftlich günstiger, weil sie auf der Basis von bewährter, günstiger Technologie mit einfachen Prozessen funktioniert.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante kommt für den DSV unter keinen Umständen in Frage. Eine Besteuerung anhand der geladenen kWh ist kaum umsetzbar und es kann und darf nicht Aufgabe der Netzbetreiber sein, Steuern für den Bund einzutreiben. Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Mit gutem Grund wurde eine auf dem Ladestrom basierende Strassenfinanzierung noch nirgends in Europa umgesetzt. Warum die einfachere Variante "Stromverbrauch im Fahrzeug" nicht näher geprüft wird, ist unverständlich. Damit wären die Netzbetreiber nicht mit zusätzlichem Aufwand und Kontrollpflichten belastet. Im Weiteren verweisen wir auf die detaillierte Stellungnahme des Verbands Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE).

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe oben

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe oben

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Womit aber auch klar ist, dass die Steuer sehr einfach umgangen werden kann. Deshalb ist auf diese Variante zu verzichten.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Energie 360 Grad AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Energie 360° ist die führende E-Mobilität-Gruppe der Schweiz. Sie umfasst mit den Marken Energie 360°, Gofast, Swisscharge und Move Mobility über 24'000 öffentliche und private Ladepunkte in allen Schweizer Regionen und zählt 250 000 Nutzer*innen. Das Unternehmen investiert allein bis 2030 rund 200 Mio. Franken in den weiteren Ausbau seines Ladeangebots. Energie 360° stimmt zu, dass E-Mobilität ihren Teil an die Finanzierung des Strassennetzes des Bundes leisten soll. Für die Einführung einer Abgabe oder Steuer auf Elektrofahrzeuge sind vorab oder gleichzeitig verschiedene Rahmenbedingungen in der Mobilität anzupassen. Zu nennen sind: - Die externen Kosten des CO2-Ausstosses von nicht-erneuerbaren, fossilen Antriebsformen ist weitgehendst zu internalisieren. Ansonsten erhöht die Steuer/Abgabe auf Elektrofahrzeuge die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Antriebsformen, statt sie zu reduzieren und dies führt zu unerwünschter, zusätzlicher Klimabelastung. Für Massnahmen zur Internalisierung der Kosten bietet sich z.B. das CO2-Gesetz an. - Weitere Benachteiligungen der Elektromobilität im Wettbewerb mit anderen Antriebsformen sind abzubauen. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Dienstwagenbesteuerung. - Im Sinn der Verhältnismässigkeit ist für die Einführung ein Mindestanteil von Elektroautos am Schweizer Fahrzeugpark zu erreichen. Dadurch lässt sich ein Missverhältnis von Erhebungsaufwand und Ertrag vermeiden. Energie 360° erachtet eine Quote von 15% als sachgerecht.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Energie 360° ist die führende E-Mobilität-Gruppe der Schweiz. Sie umfasst mit den Marken Energie 360°, Gofast, Swisscharge und Move Mobility über 24'000 öffentliche und private Ladepunkte in allen Schweizer Regionen und zählt 250 000 Nutzer*innen. Das Unternehmen investiert allein bis 2030 rund 200 Mio. Franken in den weiteren Ausbau seines Ladeangebots. Vor diesem Hintergrund nimmt sie gerne im Rahmen der Vernehmlassung Stellung, bedankt sich bestens für die Berücksichtigung ihrer Anliegen und steht für Rückfragen gerne zur Verfügung. Allgemeine Bemerkungen, die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen, macht sie wie folgt: - Es ist eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Erhebung der Abgabe/Steuer auf Elektromobilität zu erstellen und zu veröffentlichen, welche auch die Betriebskosten / wiederkehrenden Kosten beinhaltet. Nur so lassen sich Vor- und Nachteile umfassend beurteilen. - Bei der Erhebung der Abgabe/Steuer auf Elektromobilität ist eine Harmonisierung mit der EU anzustreben. Ein Sonderfall Schweiz gegenüber dem benachbarten Ausland ist zu vermeiden.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Energie 360° stimmt zu, dass E-Mobilität ihren Teil an die Finanzierung des Strassennetzes des Bundes leisten soll. Für die Einführung einer Abgabe oder Steuer auf Elektrofahrzeuge sind jedoch verschiedene Rahmenbedingungen in der Mobilität anzupassen. Zu nennen sind: - Die externen Kosten des CO2-Ausstosses von nicht-erneuerbaren, fossilen Antriebsformen ist weitgehendst zu internalisieren. Ansonsten erhöht die Steuer/Abgabe auf Elektrofahrzeuge die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Antriebsformen, statt sie zu reduzieren, und dies führt zu unerwünschter, zusätzlicher Klimabelastung. Für Massnahmen zur Internalisierung der Kosten bietet sich die Revision des CO2-Gesetzes an. - Weitere Benachteiligungen der Elektromobilität im Wettbewerb mit anderen Antriebsformen sind abzubauen. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Dienstwagenbesteuerung. - Im Sinn der Verhältnismässigkeit ist für die Einführung ein Mindestanteil von Elektroautos am Schweizer Fahrzeugpark zu erreichen. Dadurch lässt sich ein Missverhältnis von Erhebungsaufwand und Ertrag vermeiden. Energie 360° erachtet eine Quote von 15% als sachgerecht.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung nach Ladestrom weist ein Missverhältnis zwischen Messkosten (geschätzt 150 CHF/Jahr pro Ladestation) und Einnahmen (geschätzt 541 CHF/Jahr und Fahrzeug) auf. Als negativen Nebeneffekte begünstigt sie den Einkaufstourismus im grenznahen Ausland zum Schaden der Schweizer Gesamtwirtschaft und führt infolge des Ladetourismus zu Lücken im Netz von öffentlicher Ladeinfrastruktur in grenznahen Regionen. Zudem lässt sich die Steuer/Abgabe durch das Laden an einer herkömmlichen Steckdose einfach umgehen. Die Erhebung nach Fahrleistung dagegen ist eine sachgerechte und faire Methode, welche mit angemessenem Erhebungsaufwand auskommt und keine negativen Nebeneffekte verursacht.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Gleichbehandlungsgebot besagt, dass Gleiches nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich zu behandeln ist. Ein gleicher Steuer-/Abgabesatz von Verbrennungs- und Elektromobilität erfüllt dieses Gleichheitsgebot nicht, da er die Unterschiede bei den externen Kosten durch den CO2-Ausstoss nicht berücksichtigt. Zudem lässt er ausser Acht, dass beim Laden mit netzgebundener Elektrizität bereits ein Netzzuschlag (2,49 Rp./kWh inkl. MWST, «KEV-Abgabe») geleistet wird, der weitgehend für ökologische Zwecke eingesetzt wird, sowie in der Regel auch eine kommunale Abgabe (z.B. Stadt Zürich 2,16 Rp./kWh inkl. MWST).

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinn der Verhältnismässigkeit soll die Einführung von einer Mindestquote an Elektrofahrzeugen am Gesamtbestand der Fahrzeuge abhängig gemacht werden und übrigen unter 1.1. genannten Bedingungen (insbesondere Internalisierung von externen Kosten des CO2-Ausstosses, Anpassung Dienstwagenbesteuerung) zu erfüllen. Eine fixe Jahreszahl für die Einführung ist daher aktuell nicht sachgerecht.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Elektrofahrzeuge verursachen geringere externe Kosten als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (geringerer CO2-Ausstoss). Zudem leisten die E-Autos beim Laden über netzgebundenen Strom über den Netzzuschlag von 2,42 Rp./CHF (inkl. MWST) bereits einen Beitrag zur Ökologie. Entsprechend ist die Abgabe/Steuer auf Elektrofahrzeuge tiefer anzusetzen als bei Verbrennungsmotoren und der Verwendung dieser Abgabe/Steuer zugunsten der Allgemeine Bundeskasse entsprechend zu reduzieren.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung nach Fahrleistung ist eine sachgerechte und faire Methode, welche mit angemessenem Erhebungsaufwand auskommt und keine negativen Nebeneffekte verursacht.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Vernehmlassungsvorschlag ist sehr stark differenziert und bezüglich Differenzierungsgrad kritisch zu überprüfen. Eine Differenzierung ist aber grundsätzlich sachgerecht, da unterschiedliche Fahrzeugarten unterschiedliche Belastung der Strasse und Landfläche verursachen.

	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht

Titel	des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Tarif ist höher anzusetzen, um eine sachgerechte Differenzierung vorzunehmen. Energie 360° erachtet einen Anteil von rund 75% als angemessen. Für Range-Extender ist er nochmals höher festzulegen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sachgerechte Gleichbehandlung

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der noch ungedeckten externen Kosten von Verbrennungsmotoren erscheint diese Verzerrung marginal.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erhebung nach Ladestrom weist ein Missverhältnis zwischen Messkosten (geschätzt 150 CHF/Jahr pro Ladestation) und Einnahmen (geschätzt 541 CHF/Jahr und Fahrzeug) auf. Als negativen Nebeneffekte begünstigt sie den Einkaufstourismus im grenznahen Ausland zum Schaden der Schweizer Gesamtwirtschaft und führt infolge des Ladetourismus zu Lücken im Netz von öffentlichen Ladeinfrastrukturen in grenznahen Regionen. Zudem lässt sich die Steuer/Abgabe durch das Laden an einer herkömmlichen Steckdose einfach umgehen.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die Implementierung einer sachgerechten Übergangslösung ist bezüglich des Aufwands unverhältnismässig. Wir weisen zudem darauf hin, dass die Einführung eine Steuer für Elektrofahrzeuge nicht an eine bestimmtes fixiertes Jahr zu koppeln ist,

Begründung	sondern die Erreichung bestimmter Kriterien (Internalisierung von externen Kosten des CO2-Ausstosses von nicht-erneuerbaren, fossilen Antriebsformen, Beseitigung weiterer Benachteiligungen der Elektromobilität im Wettbewerb mit Verbrennungsmotoren, Mindestanteil von Elektroautos am Schweizer Fahrzeugpark).

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Ausnahme von ausländischen Fahrzeugen ist nicht sachgerecht. Auf eine Übergangslösung ist zu verzichten.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Ausnahme von schweren Nutzfahrzeugen ist nicht sachgerecht. Auf eine Übergangslösung ist zu verzichten.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot ist mit verhältnismässigem Aufwand nicht durchsetzbar.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot ist mit verhältnismässigem Aufwand nicht durchsetzbar. Würde es eingeführt, wäre ein aufwändiges Kontrollsystem unabdingbar.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

ewz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Als Energieversorgungsunternehmen wäre ewz von der Variante Ladestrom betroffen. Dies einerseits als Verteilnetzbetreiber, anderseits als Betreiber von öffentlichen Ladeinfrastrukturen in Zürich und Graubünden. Im Fragebogen wird ewz sich deshalb hauptsächlich zur Variante Ladestrom äussern. Die Einführung der Variante Ladestrom lehnt ewz komplett ab. Die Steuer ist durch das Laden an privaten Haushalt- oder Industriesteckdosen sowie im Ausland einfach zu umgehen und kaum zu kontrollieren. Zudem ist das Nachrüsten der Ladesäulen aufwendig und kostspielig, was die Gesamtkosten der Elektromobilität unnötig steigen lässt. ewz begrüsst grundsätzlich das Ziel, die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig sicherzustellen und dass die Elektromobilität ihren dazu Beitrag leisten soll. Dies soll aber nicht über die Besteuerung von Ladestrom erfolgen. Der Zeitpunkt der Einführung einer anderweitigen Abgabe ist aus Sicht ewz eine politische Frage, die vor dem Hintergrund der Ziele beim Ausbau der Elektromobilität beantwortet werden muss.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort Generelle Stellungnahme).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung weist gegenüber der Variante Ladestrom mehr Vorteile auf. Die Fahrleistungsabgabe ist verursachergerecht, nachvollziehbar und administrativ einfach abzuwickeln. Sie kann einfach umgesetzt werden und ermöglicht eine effiziente, datenschutzkonforme Erhebung. Zudem ist sie mit künftigen Mobilitäts- und Fahrzeugtechnologien kompatibel.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Siehe oben (Antwort Generelle Stellungnahme). ewz lehnt die Variante Ladestrom ab. Diese Variante ist technisch aufwendig, teuer und einfach zu umgehen. Sie führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichem

Begründung	und privatem Laden, erschwert den Eigenverbrauch und hemmt Innovationen wie Vehicle-to-Home (V2H) / Vehicle-to-Grid (V2G). Eine Umsetzung vor 2035 ist zudem herausfordernd und kostenintensiv.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für ewz wäre eine pauschale Abgabe eine gute Kompromisslösung, wenn die Variante Fahrleistung nicht umgesetzt werden kann. Sie müsste jedoch verursachergerecht ausgestaltet sein, z.B. grössere und schwerere Fahrzeuge müssten mehr bezahlen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich begrüsst ewz, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig gesichert wird und dass die Elektromobilität ihren Beitrag dazu leistet. Der Zeitpunkt der Einführung ist aus Sicht ewz eine politische Frage, die vor dem Hintergrund der Ziele beim Ausbau der Elektromobilität beantwortet werden muss.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 1.2).

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 1.2). Eine Differenzierung nach Fahrzeugtyp und Gewicht ist sachgerecht, da sie die tatsächliche Strassenbelastung abbildet.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Gesamtgewicht ist ein bewährter Indikator für Strassenbeanspruchung und dient als nachvollziehbare Bemessungsgrundlage.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	ewz lehnt die Variante Ladestrom ab. Die Variante Ladestrom ist sehr einfach zu umgehen (Laden an privaten Haushaltsteckdosen oder im Ausland) und komplex umzusetzen. Die Kosten für die Umrüstung sind hoch. Zwar kommen zunehmend MID-zertifizierte Ladestationen auf den Markt, doch die meisten bestehenden Modelle verfügen nicht über entsprechende Messsysteme und werden noch Jahre in Betrieb bleiben. Zudem sind auch Investitionen in IT- und Abrechnungssysteme nötig. Diese werden die Gesamtkosten der Elektromobilität unnötig erhöhen.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Siehe oben (siehe Antwort Generelle Stellungnahme und 3.1). ewz lehnt die Variante Ladestrom inkl. einer Übergangslösung ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	ewz lehnt die Variante Ladestrom ab. Einer pauschalen Besteuerung steht ewz grundsätzlich positiv gegenüber, aber nicht als Übergangslösung für die Variante Ladestrom.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 3.3).

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 3.3).

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 1.5). ewz begrüsst die Einführung einer pauschalen Steuer für alle Fahrzeuge, falls die Variante Fahrleistung nicht umgesetzt werden kann.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe oben (Antwort 3.1). Ein Verbot für Haushalts- und Industriesteckdosen ist nicht umsetzbar. Insbesondere in privaten Haushalten mit einfachen Steckdosen und Wallboxen ohne eigene Zähler, wäre eine Kontrolle faktisch unmöglich.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Kontrollen vor Ort (z.B. in privaten Garagen) wären sehr aufwendig und das Kosten-Nutzen-Verhältnis gering. Deshalb lehnt ewz ein solches Kontrollsystem ab.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Groupe E SA

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Sur cette question, nous nous alignons sur la prise de position de l'Association des entreprises électriques suisses (AES).

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische

Titel	Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Groupe E s'aligne sur la prise de position de l'AES.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Une interdiction n'est pas applicable, car la recharge d'un véhicule ne nécessite pas d'installation de recharge à proprement parler. Néanmoins, nous relevons que dans le cas ou la variante "courant de recharge" serait retenue, cette interdiction devrait être prévue.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Un contrôle sur place serait coûteux et n'est donc ni pratique ni réaliste. Il est difficile, voire impossible, de réaliser ces contrôles, et la base juridique relative à l'accès aux installations de recharge serait pour le moins floue. Les contrôles sur place semblant peu réalisables, il faudrait probablement se baser sur une analyse des profils de recharge. A ce propos, nous émettons des réserves en matière de protection des données en particulier sur l'utilisation de données individuelles à des fins de recherches d'éventuelles fraudes fiscales. au vu de ces éléments, l'abandon d'un système de contrôle est préconisé. Il apparaît toutefois clairement que la taxe sur le courant de recharge pourrait être très facilement contournée et le serait d'ailleurs en raison des taux d'imposition élevés, ce qui remettrait fondamentalement en cause l'équité fiscale.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung

Begründung:	De manière générale, la perception de la taxe au niveau de l'installation peut être facilement contournée en utilisant une prise (industrielle) et, d'un point de vue technique, en utilisant un câble avec gestion de charge. En principe aucune installation n'est nécessaire pour recharger une voiture électrique. Une taxe sur le courant de recharge, telle qu'elle est proposée, constitue une erreur de politique fiscale : elle peut être facilement contournée et pénaliserait les utilisateurs-trices honnêtes et porterait atteinte à l'équité fiscale. De plus, avec 22,9 c./kWh, la taxe est élevée. Cela incite fortement malgré les sanctions encourues. Nous relevons également les inconvénients suivants : 1. Cette variante impose que les infrastructures de recharge soient équipées de compteurs supplémentaires et génèrent ainsi des coûts. 2. Cette variante attribue une obligation de contrôle au gestionnaire de réseau de distribution (GRD) pour laquelle les ressources nécessaires lui font défaut. 3. La mise en œuvre de cette variante nécessite des processus complexes pour le traitement et la transmission des données de mesure et entrainerait des charges supplémentaires considérables pour les GRD. 4. Selon le projet, les GRD doivent obtenir le statut d'autorité (administrative) pour la perception de la taxe sur le courant de recharge. De nombreux GRD sont des entreprises privées qui n'ont pas d'expérience en matière de procédure administrative de droit public ni de service juridique pour les accompagner dans les procédures.

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Der Bund erhebt auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge eine Verbrauchssteuer (Steuer). ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'office fédéral … (XXXX) exécute la présente loi. 2 Il veille à l'application uniforme de la présente loi. Il peut édicter des dispositions techniques et administratives à cet effet. 3 Il exerce la surveillance sur les services chargés d'appliquer la présente loi. 4 Afin d'accomplir ses tâches, il peut traiter les données nécessaires à cet effet, y compris les données personnelles dignes de protection relatives à des poursuites administratives et pénales ou à des sanctions ainsi que les données de personnes morales. Le Conseil fédéral règle les modalités du traitement. 5 XXXX est indemnisé pour ses charges. L'indemnité est financée par les recettes de l'impôt. Le Conseil fédéral en fixe le montant. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	L'impôt est perçu sur le courant de recharge fourni à un équipement dédié sur le territoire suisse (impôt sur le courant de recharge). Variante « prestation kilométrique » : L'impôt est perçu sur le courant de recharge fourni à un équipement dédié sur le territoire douanier suisse (impôt sur le courant de recharge).

	~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Steuerpflichtig sind: a. bei der Ladestromsteuer die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung; b. bei der pauschalen Steuer die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter. 2 Als Betreiberin oder Betreiber einer Ladeeinrichtung gilt: a. die Endverbraucherin oder der Endverbraucher, welcher oder welchem der Verteilnetzbetreiber für den der Ladeeinrichtung zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 StromVG in Rechnung stellt; b. bei einem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch nach Artikel 17 des Energiegesetzes vom 30. September 2016» diejenige natürliche oder juristische Person, welcher der Verteilnetzbetreiber für den über den Messpunkt zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 Absatz 2 StromVG in Rechnung stellt; c. bei Elektrizitätsleitungen mit kleiner räumlicher Ausdehnung nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a StromVG die Betreiberin oder der Betreiber dieser Elektrizitätsleitungen; d. die Eigentümerin oder der Eigentümer von mobilen Ladeeinrichtungen. 3 Ist die Betreiberin oder der Betreiber im Einzelfall nicht nach Absatz 2 bestimmbar, so wird sie oder er durch das BXXX bestimmt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Die Steuernachfolgerin oder der Steuernachfolger tritt in die sich aus diesem Gesetz ergebenden Rechte und Pflichten der steuerpflichtigen Person ein. 2 Die Steuernachfolge treten an: a.die Erben beim Tod der steuerpflichtigen Person beziehungsweise der Steuernachfolgerin oder des Steuernachfolgers; b.die persönlich haftenden Gesellschafterinnen und Gesellschafter oder deren Erben nach Auflösung einer Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit; c.die juristische Person, die von einer anderen juristischen Person das Vermögen oder ein Geschäft mit Aktiven und Passiven übernimmt. 3 Die Erben haften solidarisch bis zur Höhe ihrer Erbteile, die persönlich haftenden Gesellschafterinnen und Gesellschafter haften im Rahmen ihrer Haftbarkeit für die Schulden der Gesellschaft. 4 Treten mehrere Personen die Steuernachfolge an, so kann jede die sich aus diesem Gesetz ergebenden Rechte selbstständig ausüben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 La tariffa per l'imposta sulla ricarica ammonta a 22,8 centesimi per chilowattora. 2 L'importo dell'imposta forfettaria si fonda sull'allegato 2. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Fehlen taugliche Messdaten über den Ladestrom, so veranlagt das BXXX die Steuer nach pflichtgemässem Ermessen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Der Bundesrat kann nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn: a.seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und b.der Bedarf ausgewiesen ist. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet. 2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird: a. Landwirtschaft; b. Forstwirtschaft; c. Naturwerkstein-Abbau. 3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt. 4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	A l'avenir, les véhicules électriques bidirectionnels apporteront de la flexibilité au système électrique en permettant de charger et de décharger les véhicules connectés aux stations de recharge. Cependant, la solution proposée renchérit la production de flexibilité, car les pertes de transport lors des cycles de recharge sont perdues et ne donnent pas lieu à un remboursement de la taxe. Ces pertes seront répercutées sur le prix de flexibilité.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Der Bundesrat bestimmt für Rückerstattungen nach Artikel 12 Absatz 2 deren Höhe. Er berücksichtigt dabei die wirtschaftliche Notwendigkeit. 2 Er regelt das Verfahren für Rückerstattungen nach Artikel 12 Absätze 2 und 4. Geringfügige Beträge werden nicht rückerstattet. 3 Auf Rückerstattungen wird kein Zins bezahlt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques art. 12.

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'imposta sulla ricarica è determinata e riscossa dai gestori delle reti di distribuzione. A tal fine questi ultimi possono trattare dati, inclusi quelli personali e di persone giuridiche. 2 Versano periodicamente le entrate fiscali alla Confederazione. 3 Ricevono un'indennità per gli oneri sostenuti. L'indennità è finanziata con le entrate dell'imposta. Il Consiglio federale ne stabilisce l'importo. 4 I gestori delle reti di distribuzione emanano decisioni concernenti l'importo dell'imposta nei confronti delle persone assoggettate di cui all'articolo 6 capoverso 1 lettera a. 5 Adempiono i suddetti compiti in qualità di autorità ai sensi dell'articolo 1 capoverso 2 lettera e della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA). In procedure d'esecuzione possono togliere l'opposizione secondo l'articolo 79 della legge federale dell'11 aprile 1889 sulla esecuzione e sul fallimento (LEF) e sono considerati autorità amministrative ai sensi dell'articolo 80 capoverso 2 numero 2 LEF. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Les GRD doivent obtenir le statut d'autorité (administrative) pour la perception de la taxe sur le courant de recharge. De nombreux GRD sont des entreprises privées qui n'ont pas d'expérience en matière de procédure administrative de droit public. La perception de la taxe par les GRD s'accompagnerait donc de nouvelles incertitudes juridiques et nécessiterait des ressources pour un service juridique, dont les petits GRD en particulier ne disposent pas aujourd'hui.

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	I gestori di impianti di ricarica sono tenuti a: a. dotare gli impianti di dispositivi di misurazione certificati; b. segnalare gli impianti al gestore della rete di distribuzione competente o, se non disponibile, all'UXXX, ai fini della registrazione; c. garantire che i dispositivi di misurazione misurino e registrino ininterrottamente la corrente di ricarica durante la procedura di ricarica; d. garantire che i dati di misurazione siano debitamente trasmessi al servizio competente. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	XXXX détermine le gestionnaire de réseau de distribution compétent, en accord avec le canton compétent pour désigner la zone de desserte conformément à l'art. 5, al. 1, LApEl, s'il n'en existe aucun au moment de l'enregistrement de l'équipement de recharge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf explications ci-dessus.

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La ricarica di veicoli elettrici immatricolati per la circolazione stradale e non tassati a forfait secondo l'articolo 5 è vietata su impianti non registrati. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Cette interdiction ne peut pas être imposée dès lors que la recharge des véhicules électriques ne nécessite pas d'installation de recharge à proprement parler. Néanmoins, si la variante "courant de recharge", devait être retenue, une interdiction devrait être prévue ainsi que les sanctions y relatives. Nous précisons que dans ce cas, les GRD ne devront pas remplir le rôle d'autorité de dénonciation.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 La plateforme de données visée aux art. 17g à 17i LApEl est utilisée pour la perception et le recouvrement de l'impôt sur le courant de recharge. 2 Elle permet de traiter les données de référence et de mesure de l'équipement de recharge qui sont nécessaires à la perception et au recouvrement de l'impôt sur le courant de recharge et de les rendre accessibles aux organes impliqués dans ces processus. Le Conseil fédéral règle les modalités du traitement des données. Il prend notamment des mesures techniques et organisationnelles destinées à protéger les données. 3 L'exploitant de la plateforme de données est indemnisé pour les charges liées à la perception de l'impôt sur le courant de recharge. L'indemnité est financée par les recettes de l'impôt. Le Conseil fédéral en fixe le montant. 4 XXXX et les gestionnaires de réseau de distribution peuvent traiter les données de la plateforme de données pour accomplir les tâches visées dans la présente loi.<br~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	L'enregistrement d'un grand nombre d'installations de recharge par chaque GRD sur la plateforme nationale de données (PND) est à lui seul un processus administratif très lourd. Dans l'état actuel de la planification, la PND n'est pas conçue pour traiter des données à des fins fiscales. Une fonctionnalité correspondante devrait d'abord être mise en place.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln. 2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln (Selbstdeklaration). 3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration.<br~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques ci-dessus.

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'imposta sulla corrente di ricarica è dovuta con l'erogazione della corrente all'impianto di ricarica. 2 L'imposta forfettaria è dovuta a partire dal giorno dell'immatricolazione del veicolo elettrico.<br~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques ci-dessus.

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 I gestori delle reti di distribuzione riscuotono almeno una volta all'anno l'imposta sulla ricarica dovuta dal gestore dell'impianto. 2 Gli organi d'esecuzione cantonali riscuotono almeno una volta all'anno l'imposta forfettaria dovuta dal detentore del veicolo elettrico. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques ci-dessus.

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Il Consiglio federale disciplina l'esigibilità e la prescrizione dell'imposta. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Les gestionnaires de réseau de distribution peuvent effectuer des contrôles auprès des exploitants des équipements de recharge quant au bon fonctionnement des installations de mesure et à la transmission correcte des données de mesure. 2 Ils peuvent déléguer cette tâche à des installateurs-électriciens disposant d'une autorisation générale d'installer. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques ci-dessus

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Afin d'accomplir ses tâches de surveillance, XXXX peut notamment : a. effectuer des contrôles auprès des gestionnaires de réseau de distribution et des organes d'exécution cantonaux ; b. consulter sur place, durant les heures d'ouverture, les documents liés à la perception de l'impôt ou exiger que ceux-ci lui soient remis ; c. au cas par cas, ordonner des mesures d'instruction ou les exécuter lui-même si nécessaire. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Les autorités chargées de l'exécution de la présente loi se prêtent mutuellement assistance dans l'accomplissement de leurs tâches ; elles se fournissent les renseignements nécessaires et communiquent des données, d'office ou sur demande, si celles-ci sont nécessaires à l'exécution de la présente loi. 2 Les autorités policières et fiscales de la Confédération, des cantons et des communes communiquent sur demande toutes les informations nécessaires aux autorités chargées d'exécuter la présente loi. 3 Les organes administratifs de la Confédération ou des cantons qui, dans le cadre de leurs activités de service, constatent une infraction ou en sont informés sont tenus de la dénoncer à XXXX. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 La persona assoggettata può presentare opposizione contro l'importo della fattura del gestore della rete di distribuzione o dell'organo d'esecuzione cantonale entro 60 giorni. 2 Se il gestore della rete di distribuzione o l'organo d'esecuzione cantonale conferma la fattura emessa, emana una decisione. 3 Le decisioni dei gestori delle reti di distribuzione o degli organi d'esecuzione cantonali possono essere impugnate mediante ricorso dinanzi all'UXXX. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques art. 14.

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Sono considerate infrazioni fiscali: a.la sottrazione dell'imposta; b.la messa in pericolo dell'imposta. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 È punito con la multa fino al quintuplo dell'imposta sottratta o del profitto fiscale indebito chiunque, intenzionalmente: a.sottrae tutta o parte dell'imposta manipolando l'impianto di ricarica, presentando un'autodichiarazione inesatta secondo l'articolo 21 capoverso 2 o in altro modo; b.infrange il divieto di cui all'articolo 18; c.ottiene un'esenzione fiscale o una restituzione indebite; o d.procura altrimenti a sé o a terzi un profitto fiscale indebito. 2 Il tentativo è punibile. 3 Se ha agito per negligenza, l'autore è punito con la multa fino al triplo dell'imposta sottratta o del profitto fiscale indebito. 4 Se non possono essere determinati esattamente, l'imposta sottratta o il profitto fiscale indebito sono stimati nell'ambito della procedura amministrativa. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Nous sommes contre le principe d'une interdiction de recharger au moyen d'équipements non enregistrés et par conséquent celui d'une sanction. Néanmoins, si la variante "courant de recharge" était retenue, une interdiction et des sanctions devraient être prévues.

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Mit Busse bis 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich: a. Ladeeinrichtungen ohne zertifizierte Messeinrichtung betreibt; b. keine oder eine unrichtige Meldung der Ladeeinrichtung vornimmt; c. die zertifizierte Messeinrichtung während des Ladevorgangs nicht ununterbrochen in Betrieb hält; d. die Messdaten zum steuerpflichtigen Ladestrom nicht oder nicht ordnungsgemäss übermittelt;

	e.in einem Antrag auf Steuerbefreiung oder Steuerrückerstattung unwahre Angaben macht, erhebliche Tatsachen verschweigt oder über solche Tatsachen unwahre Belege vorlegt. 2 Handelt die Täterin oder der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse bis 10 000 Franken. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques art. 32.

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli impianti di ricarica senza dispositivo di misurazione certificato secondo l'articolo 21 capoverso 1 possono essere messi in servizio solo fino al 31 dicembre 2029, purché vi vengano ricaricati veicoli elettrici immatricolati per la circolazione stradale e non tassati a forfait secondo l'articolo 5. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques ci-dessus.

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 17g cpv. 1 lett. e e 4 lett. f 1 Lo scambio dei dati di base e di misurazione tra i soggetti di cui all'articolo 17f capoverso 1 avviene attraverso una piattaforma centrale dei dati (piattaforma) per le seguenti finalità: a. riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica di veicoli elettrici secondo la legge del … sulla ricarica dei veicoli elettrici (LIVE). 4 Il Consiglio federale disciplina i processi dello scambio dei dati e precisa i compiti del gestore della piattaforma. Può integrare i processi e le funzionalità seguenti: b. trattamento di dati di base e di misurazione degli impianti di ricarica per veicoli elettrici per la riscossione dell'imposta secondo la LIVE da parte dei gestori delle reti di distribuzione. Art. 17i cpv. 3 e 3bis 3 Riscuote dai gestori delle reti di distribuzione, per ogni punto di misurazione, un compenso a copertura dei costi sostenuti per gli scopi di cui agli articoli 17f e 17g capoverso 1 lettere a–d, basato sul principio di causalità. 3bis I costi sostenuti per lo scopo di cui all'articolo 17g capoverso 1 lettera e sono indennizzati dalla Confederazione secondo l'articolo 19 capoverso 3 LIVE. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Cf remarques art. 19.

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Kantonales Elektrizitätswerk Nidwalden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir finden es grundsätzlich richtig, dass auch Elektrofahrzeuge ihren Anteil an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten. Wir sind jedoch der Ansicht, dass mit der Besteuerung ein bisheriger Anreiz für die Förderung der Elektromobilität wegfällt und eine grosse Quelle von Treibhausgasen nicht mehr gleich gut reduziert werden kann.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir finden es grundsätzlich richtig, dass auch Elektrofahrzeuge ihren Anteil an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten. Wir sind jedoch der Ansicht, dass mit der Besteuerung ein bisheriger Anreiz für die Förderung der Elektromobilität wegfällt und eine grosse Quelle von Treibhausgasen nicht mehr gleich gut reduziert werden kann.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die Variante Ladestrom ist teuer, kompliziert und fördert Missbrauch. Nachfolgende Details dazu. Es besteht ein hohes Missbrauchs- bzw. Umgehungspotenzial (Laden über PV-Anlagen, Ausland, Zweitzähler, Industriesteckdosen etc.). Die Steuergerechtigkeit kann damit nicht gewährleistet werden. Der hohe Ansatz von 22.8 Rp./kWh verteuert die Elektromobilität erheblich (ca. +40%) und schafft eine Ungleichheit unter den verschiedenen Fahrzeugklassen. Es entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten durch zusätzliche Mess- und Abrechnungssysteme. Die vorgesehene Kontroll- und Inkassofunktion durch Verteilnetzbetreiber greift in die Privatautonomie ein und führt zu einem finanziellen Mehraufwand für die Verteilnetzbetreiber ohne Mehrwert für die Eigentümer.

Begründung	Es gehört nicht zu den Aufgaben des Verteilnetzbetreibers Steuern einzutreiben. Ausserdem besteht das Risiko, dass die Verluste durch Ausfälle durch die Allgemeinheit getragen werden müssen, was die Netzkosten verteuert und die relative Attraktivität als Unternehmensstandorte noch schaden könnte. Durch diese Lösung wird wiederum das Messmonopol gefährdet, welches für eine konsistente, qualitati-ve und juristisch korrekte Datenhaltung notwendig ist. Jede Ladestation erfordert zusätzliche, teure Smart-Meter, deren Kosten verrechnet werden müssen. In grenznahen Gebieten besteht das Risiko von Ladetourismus. Benachteiligung des elektrischen Schwerverkehrs aufgrund des hohen Stromverbrauchs, was die Klima Neutralität der Schweiz untergraben kann (relative Attraktivität der Dieselfahrzeuge steigt dadurch an).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante würde eine Ungleichbehandlung, unabhängig von der Benützung der Strassen, ergeben.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese kurze Frist führt dazu, dass die Messtellen und Prozesse nicht gesetzeskonform ausgerüstet sind. Insbesondere im privaten Bereich.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus pragmatischen Gründen müsste die Erhebung über einen Zuschlag auf der Autobahnvignette eingeführt werden. Eine zeitlich abgestufte Vignette analog dem Modell Österreich wäre dazu zweckmässig.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu kompliziert.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration hat sich im Steuerwesen in der Schweiz bewährt. Zusätzliche Koste für Dienstleister sollen vermieden werden. Einzige Ausnahme sind die Abgaben ausländischer Fahrzeuge gemäss Antwort 2.6.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es muss eine Möglichkeit geschaffen werden, damit die Fahrten im Ausland in der Selbstdeklaration berücksichtigt werden können.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Es braucht keine Übergangslösung vor der definitiven Einsetzung. Insbesondere darum nicht, weil damit die Vorteile für die Elektromobilität wegfallen und dadurch die Klimaziele schwerer erreichbar werden.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es braucht keine Übergangslösung vor der definitiven Einsetzung. Insbesondere darum nicht, weil damit die Vorteile für die Elektromobilität wegfallen und dadurch die Klimaziele schwerer erreichbar werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ungleichbehandlung

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ungleichbehandlung

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist aufgrund fehlender Infrastruktur notwendig, Elektrofahrzeuge an nicht registrierten Ladeeinrichtungen zu laden. Zudem führt dieses Verbot zur einer unnötigen Kriminalisierung.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Swisspower AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 202601_Swisspower_Abgabe_EMobilität_sig

swisspower

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

per E-Mail als Word und .pdf an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Anne Wolf
Director Public Affairs and Communications

Swisspower AG
Schweizerhof-Passage 7
3011 Bern

Telefon +41 44 253 82 18
anne.wolf@swisspower.ch
www.swisspower.ch

7. Januar 2026

Stellungnahme der Swisspower AG: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Swisspower AG (Swisspower) ist eine strategische Allianz von 20 Schweizer Stadtwerken und regionalen Unternehmen der Versorgungswirtschaft. Wir engagieren uns als progressive Kraft in der Energiewirtschaft und stehen ein für das Netto-Null-Ziel per 2050. Mit dem Masterplan 2050 verfolgen unsere Stadtwerke das Ziel, ihre Kundinnen und Kunden vollständig mit erneuerbarer Energie zu versorgen.

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, zum den Erlassentwürfen für die Erhebung einer Abgabe bei Elektrofahrzeugen Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

1. Allgemeine Beurteilung

Swisspower sieht grundsätzlich die Notwendigkeit, dass auch Elektrofahrzeuge ihren Beitrag zur Strassenfinanzierung leisten müssen. Der frühe Zeitpunkt der Einführung der Steuer birgt aber die Gefahr, dass damit die Elektromobilität als tragende Säule der Energiestrategie unnötig gebremst wird, ohne dass damit hohe Erträge generiert werden.

Sofern eine Abgabe für Elektrofahrzeuge in Form von einer der beiden vorliegenden Varianten eingeführt wird, bevorzugt Swisspower klar die Variante «Fahrleistung». Die Variante «Ladestrom» lehnt Swisspower vollumfänglich ab.

2. Stellungnahme

Ohne die verkehrspolitischen Überlegungen hinter den vorliegenden Erlassentwürfen zu kommentieren, halten wir aus einer energiepolitischen Perspektive fest, dass trotz eines Anteils bei den Neuzulassungen von Personenwagen von ca. 22,5 Prozent im Jahr 2025

reine Elektroautos aktuell erst ca. 5,2 Prozent am Schweizer Fahrzeugbestand ausmachten. Für Swisspower stellt sich daher klar die Frage, ob es vor dem Hintergrund der wichtigen Rolle der Elektromobilität zur Dekarbonisierung des Verkehrs und letztlich der Erreichung des Netto-Null-Ziels für die vorgeschlagene Gesetzgebung nicht zu früh ist.

Für Swisspower steht fest, dass von den beiden in Vernehmlassung gegebenen Varianten die Variante «Fahrleistung» klar zu bevorzugen ist. Es ist relativ einfach möglich, standardisierte Systeme einzusetzen, welche die Daten automatisch an eine Zentrale oder kantonale Stelle übertragen. Dabei könnten auch Auslandsfahrten einfach unterschieden werden.

Dem gegenüber lehnt Swisspower die Variante «Ladestrom» ab. Wir verzichten bewusst auf eine detaillierte Rückmeldung, da diese Ablehnung grundsätzlicher Natur ist. Die wichtigsten Gründe dafür halten wir im Folgenden fest. So sehen wir bei der Variante «Ladestrom» ein hohes Umgehungs- und Missbrauchspotenzial, beispielsweise durch das Laden an einer Industriesteckdose. Ferner erachten wir es nicht als Aufgabe der Verteilnetzbetreiber Inkasso und Verrechnung von Steuern sicherzustellen. Gleiches gilt für Kontroll- und Überwachungsaufgaben. Zusätzlich ist die Variante in der Umsetzung unverhältnismässig teuer. Die Kosteneffizienz ist nicht gegeben. Letztlich lässt sich festhalten, dass auf einer technischen Ebene die Komplexität von Beschaffung und Betrieb von Ladestationen ausserordentlich hoch würde.

Zusammenfassen halten wir fest, dass Swisspower aus energie- und klimapolitischer Sicht die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge eher für verfrüht hält. Die Variante «Ladestrom» lehnen wir klar ab. Aus den beiden vorgestellten Varianten ist die Variante «Fahrleistung» zu bevorzugen. Swisspower ist grundsätzlich auch für andere Varianten offen, sofern diese den Verteilnetzbetreibern keine zusätzlichen Pflichten auferlegen.

Für erläuternde Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swisspower AG

Ronny Kaufmann
CEO

Anne Wolf
Director Public Affairs / Communications

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verband Aargauischer Stromversorger

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VAS begrüsst die Einführung einer Strassverkehrssteuer für E-Fahrzeuge. Damit kann sichergestellt werden, dass diese Fahrzeugtypen ebenfalls einen verursachergerechten Beitrag an die Investitions- und Betriebskosten die Strasseninfrastruktur der Schweiz leisten.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VAS kann nur eine Variante "Fahrleistung" unterstützen. Sie ist volkswirtschaftlich günstiger, weil sie auf der Basis von bewährter, günstiger Technologie mit einfachen Prozessen funktioniert.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VAS lehnt eine Variant, welche auf der Besteuerung des Ladestroms basiert, klar ab. Die Verteilnetzbetreiber werden heute schon sehr stark eingebunden, um die steigenden administrativen Anforderung für die Umsetzung der Energiestrategie 2050 und deren Auswirkung auf die Elektrizitätswirtschaft zu bewältigen. Eine zusätzliche Aufgabe für Erhebung von Fahrzeugsteuern lässt sich weder fachlich begründen noch effizient umsetzen. Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Mit gutem Grund wurde eine auf dem Ladestrom basierende Strassenfinanzierung noch nirgends in Europa umgesetzt. Warum die einfachere Variante "Stromverbrauch im Fahrzeug" nicht näher geprüft wird, ist unverständlich. Damit wären die Netzbetreiber nicht mit zusätzlichem Aufwand und Kontrollpflichten belastet.

	Im Weiteren verweisen wir auf die detaillierte Stellungnahme des Verbands Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht

Titel	des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der

Titel	Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Womit aber auch klar ist, dass die Steuer sehr einfach umgangen werden kann. Deshalb ist auf diese Variante zu verzichten.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Der VSE lehnt insbesondere die Variante Ladestrom aus grundsätzlichen Überlegungen strikt ab. Der VSE sieht grundsätzlich die Notwendigkeit, dass auch Elektrofahrzeuge ihren Beitrag zur Strassenfinanzierung leisten müssen. Der frühe Zeitpunkt der Einführung der Steuer birgt aber die Gefahr, dass damit die Elektromobilität als tragende Säule der Energiestrategie unnötig gebremst wird, ohne dass damit hohe Erträge generiert werden.

Anhang: Stellungnahme_VSE_Besteuerung von Elektrofahrzeugen

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Association des entreprises électriques suisses
Associazione delle aziende elettriche svizzere

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Elektronisch via Online-Tool «Consultations»

8. Januar 2026

Thomas Marti, Direktwahl +41 62 825 25 11, thomas.marti@strom.ch

Stellungnahme zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den in der Vernehmlassung unterbreiteten zwei Varianten zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen Stellung nehmen zu können. Der VSE nimmt diese Gelegenheit gern wahr.

Der VSE anerkennt, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken. Um die Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu sichern, muss das Abgabesystem daher langfristig angepasst werden. Dieses Anliegen einer **nachhaltigen Strassenfinanzierung** unterstützt der VSE grundsätzlich – auch Elektrofahrzeuge sollen auf lange Frist zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen.

Gleichzeitig warnt der VSE vor einer übereilten Einführung einer neuen Abgabe speziell auf Elektrofahrzeuge bereits im Jahr **2030**. Ein solch früher Zeitpunkt birgt die Gefahr, die Elektromobilität als tragende Säule der Energiestrategie auszubremsen. Der Marktanteil der BEV hinkt den Bundeszielen deutlich hinterher. Der VSE hat den Ausbau der E-Mobilität stets unterstützt. Eine Abgabe ab 2030 auf Elektroautos, die zu diesem Zeitpunkt erst einen kleinen Bruchteil des Fahrzeugbestands ausmachen, würde deren Marktdurchdringung weiter bremsen und die Attraktivität fossiler Antriebe länger unterstützen.

Der VSE steht der Vorlage daher ablehnend gegenüber. In der Gesamtbetrachtung überwiegt der potenzielle Schaden – weniger Elektrofahrzeuge auf den Strassen und ein Rückschlag für die Klimaziele – klar den Nutzen einer frühzeitigen Mehreinnahme zur Strassenfinanzierung. Kein anderes europäisches Land hat bisher eine vergleichbare Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt. Ein isoliertes Schweizer Vorgehen erachtet der VSE als nicht zielführend.

Hintere Bahnhofstrasse 10, 5000 Aarau, Telefon +41 62 825 25 25, info@strom.ch, www.strom.ch

Variante «Ladestrom» gefährdet Akzeptanz, Umsetzung und Klimaziele

Die Variante Ladestrom weist aus Sicht des VSE **gravierende Nachteile** auf:

Die Variante ist **unverhältnismässig teuer**. Zur Umsetzung wären immense Investitionen nötig. Im erläuternden Bericht wird von Gesamtkosten im Umfang von 1.4 Mia. CHF von 2030 bis 2039 ausgegangen. Das liegt wesentlich über den Kosten für die Variante Fahrleistung. **Die entsprechenden Kosten würden auf die Allgemeinheit überwälzt**.

Die Steuer ist in dieser Variante mit geringem Aufwand zu umgehen und schafft dadurch erhebliche Ungleichbehandlungen. Wer ehrlich an einer kontrollierten Ladestation lädt, würde belastet, während andere die Abgabe problemlos vermeiden könnten – etwa durch das Laden an beliebigen (Industrie-)Steckdosen. **Das untergräbt die Steuergerechtigkeit**. Ergebnis der Variante ist ein steuerpolitischer Irrweg, den kein anderes europäisches Land geht.

Es ist **nicht Aufgabe der Verteilnetzbetreiber, für den Bund Steuern einzutreiben**. Die Variante hebelt die bewährte Aufgabenteilung im Mess- und Abrechnungswesen aus, indem bestehende Verantwortlichkeiten im Strommesswesen systemwidrig verschoben werden. Den Netzbetreibern wird eine problematische Rolle zugedacht, die erhebliche **rechtliche und praktische Unsicherheiten** mit sich bringt. So soll etwa der lokale Verteilnetzbetreiber (VNB) Ladeeinrichtungen kontrollieren – obwohl er weder Betreiber ist noch Zugang zu den Installationen hat**. Ihm würde eine Aufgabe übertragen, die er faktisch nicht erfüllen kann.** Zudem fehlen insbesondere kleineren Netzbetreibern die personellen Ressourcen, um eine solche Kontroll- und Vollzugsrolle zu übernehmen.

Angesichts dieser vielfältigen Mängel lehnt der VSE die Einführung einer Ladestrom-Steuer **vollumfänglich ab**.

Praktikablere Variante «Fahrleistung»

Sollte – entgegen den aufgezeigten Vorbehalten – tatsächlich eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden, ist dieses Modell zu bevorzugen. Die **Variante Fahrleistung** ist zwar volkswirtschaftlich **günstiger**, technologisch **einfacher** umzusetzen und systemisch **fairer**. **Auch sie käme aber zu früh und würde den Ausbau der Elektromobilität bremsen.**

Erst wenn die Elektromobilität eine robuste Marktdurchdringung erreicht hat und die Klimavorgaben auf Kurs sind, kann eine volle Angleichung der Abgabesysteme erfolgen. Eine neue Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist nur dann vertretbar, wenn sie verkehrs-, finanz-, energie- und klimapolitisch verantwortbar ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Michael Frank
Direktor

Thomas Marti
Bereichsleiter Netze

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt insbesondere die Variante Ladestrom aus grundsätzlichen Überlegungen strikt ab. Mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) sinken die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Um die Strassenfinanzierung langfristig zu sichern, muss das Besteuerungssystem angepasst werden. Der VSE unterstützt dieses Anliegen im Grundsatz: Die Strasseninfrastruktur muss in jedem Fall nachhaltig finanziert werden. Die Einführung der neuen Steuer kommt aber zu früh. Die Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge in der Schweiz hinken den Erwartungen und Zielsetzungen der Energiestrategie des Bundes hinterher (gem. Roadmap Elektromobilität des Bundes hätten 2025 50% der Neuzulassungen Steckerfahrzeuge sein müssen; in der Realität sind es erst 32%). Als Verband der Elektrizitätsunternehmen hat sich der VSE stets hinter diese Ziele gestellt. Wenn nun bereits ab 2030 eine Steuer auf Elektrofahrzeugen erhoben wird, obwohl diese erst einen sehr geringen Anteil aller Fahrzeuge ausmachen, dann dürfte dies die Marktdurchdringung weiter hemmen, und die Marktanteile fossil betriebener Fahrzeuge länger attraktiv machen. Der VSE steht dem Vorhaben daher skeptisch gegenüber. In der Gesamtbetrachtung dürften der Schaden (weniger Marktanteile für Elektrofahrzeuge, Nichterreichen der Klimaziele) grösser sein als der Nutzen (nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur).

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt insbesondere die Variante Ladestrom aus grundsätzlichen Überlegungen strikt ab. Mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) sinken die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Um die Strassenfinanzierung langfristig zu sichern, muss das Besteuerungssystem angepasst werden. Der VSE unterstützt dieses Anliegen im Grundsatz: Die Strasseninfrastruktur muss in jedem Fall nachhaltig finanziert werden. Die Einführung der neuen Steuer kommt aber zu früh. Die Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge in der Schweiz hinken den Erwartungen und Zielsetzungen der Energiestrategie des Bundes hinterher (gem. Roadmap Elektromobilität des Bundes hätten 2025 50% der Neuzulassungen Steckerfahrzeuge sein müssen; in der Realität sind es erst 32%). Als Verband der Elektrizitätsunternehmen hat sich der VSE stets hinter diese Ziele gestellt. Wenn nun bereits ab 2030 eine Steuer auf Elektrofahrzeugen erhoben wird, obwohl diese erst einen sehr geringen Anteil aller Fahrzeuge ausmachen, dann dürfte dies die Marktdurchdringung weiter hemmen, und die Marktanteile fossil betriebener Fahrzeuge länger attraktiv machen. Der VSE steht dem Vorhaben daher skeptisch gegenüber. In der Gesamtbetrachtung dürften der Schaden (weniger Marktanteile für Elektrofahrzeuge, Nichterreichen der Klimaziele) grösser sein als der Nutzen (nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Fahrleistung” ist aus unserer Sicht die bessere der beiden präsentierten, unter dem Vorbehalt der generellen Skepsis gegenüber der frühen Einführung einer Steuer auf Elektrofahrzeugen. Sie ist die volkswirtschaftlich günstigere Variante, insb. weil sie auf der Basis von bewährter, günstiger Technologie mit einfachen Prozessen funktioniert.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt diese Variante entschieden ab. Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer (Industrie-)Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Die Variante würde viele, heute stark verbreitete Ladelösungen kriminalisieren und damit der Elektromobilität nachhaltig schaden. Eine Steuer auf den Ladestrom ist in der vorgeschlagenen Form ein steuerpolitischer Irrweg: Sie lässt sich leicht umgehen, würde ehrliche Nutzer benachteiligen und untergräbt die Steuergerechtigkeit. So schafft man kein faires System, sondern neue Ungleichheiten. Mit gutem Grund wurde eine auf dem Ladestrom basierende Strassenfinanzierung noch nirgends in Europa umgesetzt. Die Schweiz würde hier einmal mehr einen «Swiss finish» produzieren. Gerade im aktuellen wirtschaftspolitischen Umfeld ist das absolut unnötig und vermeidbar. Mit 22.9 Rp./kWh ist die Steuer hoch angesetzt. Dadurch entsteht ein grosser Anreiz, sie trotz Strafandrohung zu umgehen. Zudem ist diese Variante selbst mit einem unverhältnismässigen Kontrollaufwand durch den Verteilnetzbetreiber nicht umsetzbar und hebelt die bewährte Aufgabenteilung im Messwesen aus. Es ist nicht die Aufgabe der Verteilnetzbetreiber, für den Bund Steuern einzutreiben. Die Nachteile der Vorlage werden im Folgenden im Detail ausgeführt: 1. Die Lösung ist, wie auch im erläuternden Bericht festgestellt wurde, unverhältnismässig teuer. Dies liegt primär daran, dass die Ladeinfrastruktur mit zusätzlichen Zählern aufgerüstet werden muss. Bestehende Ladeeinrichtungen würden grösstenteils obsolet und müssten ersetzt werden. Zusätzliche Ladeinfrastruktur wäre notwendig, um weitere Ladepunkte, an denen selten geladen wird oder bisher nicht geladen wurde, nachzurüsten. Zudem fehlt die gesetzliche Grundlage für die flächendeckende Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladeinfrastruktur. 2. Die Variante Ladestrom ordnet dem Verteilnetzbetreiber Kontrollpflichten zu. So soll er die Ladeeinrichtungen vor Ort überprüfen können, obwohl er nicht Betreiber der Ladeeinrichtung ist. Auch wenn er die Kompetenz erhält, die Ladeeinrichtungen zu überprüfen, so hat er u. U. gar keinen Zugang zum Ort. In Summe wir hier dem VNB eine Pflicht auferlegt, die er nicht wahrnehmen kann und für die er auch nicht über die nötige Ressourcen verfügt. 3. Die Höhe der Abgabe von 22.9 Rp./kWh könnte in Grenznähe dazu führen, dass ein Ladetourismus entsteht. 4. In der Umsetzung der Variante werden komplizierte Prozesse für die Bearbeitung und die Übermittlung von Messdaten nötig. Alleine die Registrierung einer Vielzahl von Ladeeinrichtungen durch jeden VNB bei der nationale Datenplattform (nDP) ist ein administrativ sehr aufwändiger und deshalb sehr kostentreibender Prozess. Diese Kosten müssen letztlich durch die Endverbraucher getragen werden. Die nDP ist im aktuellen Planungsstand noch nicht auf die Abwicklung von Daten zu Steuerzwecken ausgelegt. Eine entsprechende Funktionalität müsste erst noch eingeführt werden. Ebenso ist die Komplexität der Übermittlung der Daten an die nDP nicht zu unterschätzen. Heutige private Ladestationen sind nicht darauf ausgelegt, Daten an die nDP zu übermitteln, d.h., auch dieser Prozess müsste noch aufgebaut werden. Hinzu kommen die vorgesehenen Sonderfunktionen, wie die manuelle Übermittlung von Daten, die ebenfalls umfangeiche Erweiterungen (nämlich eine entsprechende Schnittstelle, die einzelnen Kunden zugänglich sein muss) an der nDP zur Folge hätte. Ein Sonderfall ist die Behandlung von mobilen Ladeeinrichtungen, wie bspw. dem Juice Booster. Hier sieht die Vorlage vor, dass auch solche Geräte registriert und einem VNB zugeordnet werden müssten, und zwar jenem des Wohnsitzes des Halters der Ladeeinrichtung. Auch dies ist ein aufwändiger administrativer Zusatzaufwand, der gerade für kleine VNB schwierig zu bewältigen sein dürfte. Zusammengefasst würde die Variante Ladestrom einen enormen Zusatzaufwand für VNB mit entsprechenden Kostenfolgen zu Lasten der Allgemeinheit auslösen. Es ist nicht einzusehen, warum diese Variante gewählt werden sollte, wenn es doch sehr viel einfacher ginge.

	5. Bidirektionale Elektrofahrzeuge werden in Zukunft für das Stromsystem Flexibilität liefern, indem an die Ladestationen angeschlossene Fahrzeuge geladen und entladen werden. Die vorgeschlagene Lösung verteuert aber die Erzeugung von Flexibilität, weil die Wirkverluste bei den Ladezyklen verloren gehen und darauf keine Rückerstattung der Steuer erfolgt. Diese Verluste werden in die Bepreisung der Flexibilität eingepreist werden. 6. Gemäss Vorlage sollen VNB für die Erhebung der Steuer auf Ladestrom den Status einer (Verwaltungs-)Behörde inkl. Verfügungsrecht erhalten. Die Steuererhebung durch den VNB würde je nach Rechtsform desselben mit Rechtsunsicherheiten einhergehen. 7. Weitere Unsicherheiten betreffen die heutigen Gratislademöglichkeiten, welche vor vertragliche Probleme gestellt würden (wer bezahlt die Steuer?). Auch könnte die Rekuperation der Elektrofahrzeuge zu Verzerrungseffekten führen. Ausnahmen für Diplomatenfahrzeuge etc. können nicht sichergestellt werden, weil die Ladeeinrichtung nicht sehen kann, welcher Fahrzeugtyp gerade lädt.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dem Äquivalenzprinzip stimmt der VSE langfristig zu, unter dem eingangs geäusserten Vorbehalt.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Pauschalregelung ist aus pragmatischen Gründen bei Kleinfahrzeugen zu bevorzugen und als Zwischenlösung auch bei Personenwagen akzeptabel. Um als Ziellösung in Frage zu kommen, müsste die Ausgestaltung verursachergerecht sein. Dies könnte bspw. über eine Abstufung analog der Verkehrssteuer, Effizienzklassen, Gewicht erreicht werden. In jedem Fall müsste sichergestellt werden, dass eine Pauschallösung die Elektromobilität gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren nicht behindert. Dazu wären konkrete Vorschläge auszuarbeiten.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt 2030 ist aus den genannten Gründen deutlich zu früh.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Fahrleistung” ist aus unserer Sicht die bessere der beiden präsentierten, unter dem Vorbehalt der generellen Skepsis gegenüber der frühen Einführung einer Steuer auf Elektrofahrzeugen. Sie ist die volkswirtschaftlich günstigere Variante, insb. weil sie auf der Basis von bewährter, günstiger Technologie mit einfachen Prozessen funktioniert.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen. Wir stellen aber fest, dass diese Variante technisch einfacher und volkswirtschaftlich deutlich günstiger ausfällt als die Variante «Ladestrom».

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE äussert sich nicht zu rein verkehrspolitischen Fragen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Der VSE lehnt die Variante Ladestrom aus grundsätzlichen Überlegungen entschieden ab.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt diese Variante entschieden ab. Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer (Industrie-)Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Die Variante würde viele, heute stark verbreitete Ladelösungen kriminalisieren und damit der Elektromobilität nachhaltig schaden. Eine Steuer auf den Ladestrom ist in der vorgeschlagenen Form ein steuerpolitischer Irrweg: Sie lässt sich leicht umgehen, würde ehrliche Nutzer benachteiligen und untergräbt die Steuergerechtigkeit. So schafft man kein faires System, sondern neue Ungleichheiten. Mit gutem Grund wurde eine auf dem Ladestrom basierende Strassenfinanzierung noch nirgends in Europa umgesetzt. Die Schweiz würde hier einmal mehr einen «Swiss finish» produzieren. Gerade im aktuellen wirtschaftspolitischen Umfeld ist das absolut unnötig und vermeidbar. Mit 22.9 Rp./kWh ist die Steuer hoch angesetzt. Dadurch entsteht ein grosser Anreiz, sie trotz Strafandrohung zu umgehen. Zudem ist diese Variante selbst mit einem unverhältnismässigen Kontrollaufwand durch den Verteilnetzbetreiber nicht umsetzbar und hebelt die bewährte Aufgabenteilung im Messwesen aus. Es ist nicht die Aufgabe der Verteilnetzbetreiber, für den Bund Steuern einzutreiben.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt die Ladestromsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ab und verzichtet daher auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt die Ladestromsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ab und verzichtet daher auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung. Pauschale Lösungen sind grundsätzlich eine Option, die aber losgelöst von der Variante betrachtet werden müsste.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt die Ladestromsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ab und verzichtet daher auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt die Ladestromsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ab und verzichtet daher auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der VSE lehnt die Ladestromsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ab und verzichtet daher auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung. Pauschalen für Kleinfahrzeuge sind eine pragmatische Lösung, die aber unabhängig von der Variante sind. Falls pauschalbesteuerte Fahrzeuge an einer regulären Ladeeinrichtung laden, kommt es zu einer Doppelbesteuerung.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Verbot ist nicht durchsetzbar, da zum Laden grundsätzlich keine Ladeeinrichtung erforderlich ist.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Kontrolle vor Ort wäre zu aufwändig und ist daher weder praktisch noch realistisch. Es ist unklar bis unmöglich, diese Kontrollen durchzuführen, auch wäre die rechtliche Basis in Bezug auf den Zugang zur Ladeeinrichtung zumindest unklar. Da Kontrollen vor Ort wenig erfolgversprechend wären, müsste wohl auf eine Analyse der Ladeprofile abgestellt werden. Hier hätten wir grosse Bedenken in Bezug auf Datenschutz. Es darf unter keinen Umständen sein, dass individuelle Daten zur Fahndung nach möglicher Steuerumgehung instrumentalisiert wird. Der Verzicht auf ein Kontrollsystem ist daher auf Basis der obigen Sachzwänge zu befürworten. Dadurch wird aber auch klar, dass die Steuer in der Variante Ladestrom sehr einfach umgangen werden könnte und deshalb die Steuergerechtigkeit fundamental in Frage gestellt wäre.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

8. Stellungnahmen Organisationen der Bereiche Cleantech, erneuerbare Energien und Energieeffizienz

AEE Suisse Dachorganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: aeesuisse_Stellungnahme_eMob-Steuerreform

aeesuisse
Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz

aeesuisse • Falkenplatz 11 • 3012 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen, ASTRA

Per Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» Stellung zu nehmen.

Als Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz vertreten wir die konsolidierten Interessen von 30 Branchenverbänden und rund 600 Unternehmen (darunter zahlreiche EVU), die in den Bereichen der erneuerbaren Energieerzeugung, Energieverteilung und -vermarktung, Energiespeicherung, Energieeffizienz und Mobilität engagiert sind. In ihrem Sinne stehen wir ein für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik. Wir unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 und engagieren uns für eine konsequente und beschleunigte Umsetzung der Energiestrategie 2050.

Die aeesuisse lehnt den Vorschlag zur Besteuerung und damit die vorgelegte Vorlage zur Finanzierung des Strassenbauunterhalts durch die Elektromobilität zum jetzigen Zeitpunkt entschieden ab. Die vorgeschlagenen Instrumente – ob fahrleistungsabhängige Abgabe oder Ladestromsteuer – wirken im heutigen Kontext als Massnahmen, die den eingeschlagenen Dekarbonisierungspfad des Strassenverkehrs als solchen in Frage stellen. Beide Varianten würden ausgerechnet in einer Phase eingeführt, in der der rasche Hochlauf der Elektromobilität entscheidend sein wird, um die gesetzlich verankerten Klima- und CO_2-Flottenziele zu erreichen. Die Vorlage setzt damit ein völlig falsches politisches Signal und ist nicht vereinbar mit den klimapolitischen Zielsetzungen von Bundesrat und Parlament.

Bereits die Eröffnung der Vernehmlassung hat eine spürbare Verunsicherung im Markt ausgelöst. Die Einführung einer zusätzlichen finanziellen Belastung für Elektrofahrzeuge – ungeachtet ihrer konkreten Ausgestaltung – wirkt abschreckend auf Kaufentscheide. Der Erläuternde Bericht selbst zeigt, dass der Markthochlauf der Elektromobilität für die Netto-Null-Strategie unumgänglich ist. Da eine Abgabe diesen Hochlauf dämpft, steht die Vorlage mit sich selbst im direkten Widerspruch.

Die aeesuisse ist grundsätzlich offen für eine zukünftige Besteuerung von Elektrofahrzeugen, jedoch erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt, wenn in der Schweiz ein ausreichender Technologie- und Marktanteil erreicht ist. Vergleichbar mit Norwegen sollte eine Einführung erst dann in Betracht gezogen werden, wenn der Elektroanteil mindestens rund 15 Prozent erreicht hat (2025 liegt dieser in der Schweiz gerademal bei 3,8 Prozent) und der Markthochlauf dadurch nicht mehr gefährdet wird.

CO_2-Ziele und Dekarbonisierungspfad: Die Vorlage wirkt gegen die Zielerreichung

Die Schweiz verfehlt bereits heute die CO_2-Flottenzielwerte deutlich. Das gilt auch für Elektrofahrzeuge als wichtigste Stellschraube der Zielerreichung. Für 2025 beträgt das Flottenziel 93.6 g CO_2/km; tatsächlich liegen die Emissionen per Ende Oktober 2025 bei rund 107 g CO_2/km. Bis 2030 müsste der Durchschnittswert auf etwa 50 g CO_2/km sinken. Dies ist ohne einen stark steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen nicht zu erreichen. Die vorgeschlagene Abgabe würde die Total Cost of Ownership (TCO) elektrischer Fahrzeuge jedoch markant erhöhen und damit deren Marktdurchdringung bis 2030 völlig unnötig behindern. Die Vorlage widerspricht damit dem Netto-Null-Pfad des Bundes, der laut Bericht bis 2050 einen nahezu vollständig elektrifizierten Fahrzeugbestand erfordert.

Wegfall des letzten indirekten Anreizes bei ohnehin fehlender Förderung

Mehrere europäische Länder führen angesichts verschärfter CO_2-Zielwerte erneut Förderprogramme ein – etwa Kaufsubventionen oder „social leasing"-Modelle. Die Schweiz hingegen bietet keinerlei nationale Förderung. Die Ausnahme von der Mineralölsteuer stellt als indirekter wirtschaftlicher Vorteil eines Elektrofahrzeugs faktisch das einzige verbleibende Dekarbonisierungsinstrument im Fahrzeugmarkt dar. Die vorgeschlagene Abgabe würde auch diesen letzten Anreiz absetzen und durch neue finanzielle Belastungen ersetzen. Damit würde die Elektromobilität in der Schweiz nicht mehr nur nicht unterstützt – sie würde aktiv behindert.

Keine Verhältnismässigkeit in der Legitimierung einer Abgabe

Der Bericht begründet die Vorlage mit der Sicherung der Einnahmen für NAF, SFSV und Bundeshaushalt. Diese Argumentation überzeugt nicht. Durch die kürzliche Ablehnung des Ausbauprogrammes STEP 2023 reduziert sich der unmittelbare Finanzierungsdruck. Zudem sind die Einnahmen aus CO_2-Sanktionen für Überschreitungen der Flottenziele bereits heute dem NAF zweckgebunden. Der Bund hat gemäss seiner Antwort auf die Interpellation Schmezer (25.3399) seit 2012 kumuliert rund 1.6 Mrd. Fr. an Sanktionsreduktionen gewährt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum nun ausgerechnet die Elektromobilität diese Sanktionsreduktionen querfinanzieren soll, während die Fahrzeugbranche eben gerade den Einbruch der Elektrofahrzeugverkäufe für die Zielverfehlungen verantwortlich macht.

Mittelverwendung: Ungerechtfertigte Belastung emissionsfreier Fahrzeuge

Der Bericht schlägt vor, dass die Einnahmen aus der neuen Abgabe analog zur Mineralölsteuer verteilt werden – also auch in den allgemeinen Bundeshaushalt und die SFSV fliessen sollen. Damit würde die Elektromobilität nicht durch die Elektromobilität verursachte externe Kosten kompensieren. Bei Mineralölsteuern kann der Anteil zugunsten des allgemeinen Haushalts mit den durch das Mineralöl verursachten externen Kosten (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgaseffekt) begründet werden. Bei Elektrofahrzeugen sind diese externen Kosten nachweislich massiv tiefer.

Schlussfolgerung

Die aeesuisse kommt zum klaren Schluss, dass die Vorlage in der vorliegenden Form nicht weiterverfolgt werden darf. Sie ist klimapolitisch höchst kontraproduktiv, ökonomisch ineffizient, finanziell unnötig, technisch unausgereift und strategisch schädlich für die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Die Schweiz braucht angesichts der CO_2-Reduktionsziele bis 2030 mehr Anreize für die Elektromobilität, anstelle von zusätzlichen Hemmnissen. Die aeesuisse bittet den Bund deshalb eindringlich, von einer Besteuerung von Elektrofahrzeugen vorläufig abzusehen.

aeesuisse
Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Priska Wismer-Felder	Christoph Schaer	Stefan Batzli
Co-Präsidentin	*Co-Präsident*	*Geschäftsführer*

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Energie-wende-ja (ewj)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: eMobilität Stellungnahme ewj

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Elektronisch via Online-Tool «Consultations»

7. Januar 2026

Ruedi Meier, 079 406 56 27, ruedimeier@bluewin.ch

Stellungnahme zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein energie-wende-ja – ewj - dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den in der Vernehmlassung unterbreiteten zwei Varianten zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen Stellung nehmen zu können.

Der Verein ewj nimmt diese Gelegenheit gern wahr.

ewj anerkennt, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken. Um die Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu sichern, muss das Abgabesystem daher langfristig angepasst werden. Das Anliegen einer **nachhaltigen Strassenfinanzierung** unterstützt ewj grundsätzlich – auch Elektrofahrzeuge sollen auf lange Frist zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen.

Dabei erachtet ewj eine neue Abgabe auf Elektrofahrzeugen bereits im Jahr 2030 als übereilt. Damit würde die Elektromobilität als tragende Säule der Energiestrategie ausgebremst. Der Marktanteil der BEV hinkt den Bundeszielen deutlich hinterher. Ewj hat den Ausbau der E-Mobilität stets unterstützt. Eine Abgabe ab 2030 auf Elektroautos, die zu diesem Zeitpunkt leider erst einen kleinen Bruchteil des Fahrzeugbestands ausmachen, würde deren Marktdurchdringung weiter bremsen und die Attraktivität fossiler Antriebe länger unterstützen.

Ewj lehnt daher die entschieden Vorlage ab. In der Gesamtbetrachtung überwiegt der potenzielle Schaden – weniger Elektrofahrzeuge auf den Strassen und ein Rückschlag für die Klimaziele – klar den Nutzen einer frühzeitigen Mehreinnahme zur Strassenfinanzierung. Kein anderes europäisches Land hat bisher eine vergleichbare Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt. Ein isoliertes Schweizer Vorgehen erachtet ewj als nicht zielführend.
Zudem soll alles daran gesetzt werden, dass für die eMobilität bessere Rahmenbedingungen auf allen Ebenen verschafft werden. Es steht ein breites – längst bekanntes - Spektrum an Massnahmen zur Verfügung das leider überhaupt nicht genügend genutzt wird. Der Bund steht hier zusammen mit allen Kantonen in der Verantwortung.

Variante «Ladestrom» gefährdet Akzeptanz, Umsetzung und Klimaziele
Die Variante Ladestrom weist aus Sicht von ewj **gravierende Nachteile** auf: Die Variante ist **unverhältnismässig teuer**. Zur Umsetzung wären immense Investitionen nötig. Im erläuternden Bericht wird von Gesamtkosten im Umfang von 1.4 Mia. CHF von 2030 bis 2039 ausgegangen. Das liegt wesentlich über den Kosten für die Variante Fahrleistung. **Die entsprechenden Kosten würden auf die Allgemeinheit überwälzt**.
Die Steuer ist in dieser Variante mit geringem Aufwand zu umgehen und schafft dadurch erhebliche Ungleichbehandlungen. Wer ehrlich an einer kontrollierten Ladestation lädt, würde belastet, während andere die Abgabe problemlos vermeiden könnten – etwa durch das Laden an beliebigen (Industrie-)Steckdosen. **Das untergräbt die Steuergerechtigkeit**. Ergebnis der Variante ist ein steuerpolitischer Irrweg, den kein anderes europäisches Land geht.
Es ist **nicht Aufgabe der Verteilnetzbetreiber, für den Bund Steuern einzutreiben**. Die Variante hebelt die bewährte Aufgabenteilung im Mess- und Abrechnungswesen aus, indem bestehende Verantwortlichkeiten im Strommesswesen systemwidrig verschoben werden. Den Netzbetreibern wird eine problematische Rolle zugedacht, die erhebliche **rechtliche und praktische Unsicherheiten** mit sich bringt. So soll etwa der lokale Verteilnetzbetreiber (VNB) Ladeeinrichtungen kontrollieren – obwohl er weder Betreiber ist noch Zugang zu den Installationen hat**. Ihm würde eine Aufgabe übertragen, die er faktisch nicht erfüllen kann.** Zudem fehlen insbesondere kleineren Netzbetreibern die personellen Ressourcen, um eine solche Kontroll- und Vollzugsrolle zu übernehmen.
Angesichts dieser vielfältigen Mängel lehnt ewj die Einführung einer Ladestrom-Steuer **vollumfänglich ab**.

Praktikablere Variante «Fahrleistung»
Sollte – entgegen den aufgezeigten Vorbehalten – tatsächlich eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden, ist dieses Modell zu bevorzugen. Die **Variante Fahrleistung** ist volkswirtschaftlich **günstiger**, technologisch **einfacher** umzusetzen und systemisch **fairer**. **Auch sie käme aber zu früh und würde den Ausbau der Elektromobilität bremsen.**

Erst wenn die Elektromobilität eine robuste Marktdurchdringung erreicht hat und die Klimavorgaben auf Kurs sind, kann eine volle Angleichung der Abgabesysteme erfolgen. Eine neue Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist nur dann vertretbar, wenn sie verkehrs-, finanz-, energie- und klimapolitisch verantwortbar ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Vorstandes
Dr. Ruedi Meier
Präsident ewj

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

swisscleantech

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Anhang die allgemeine Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage.

Anhang: VNL_EAbgabe_Stellungnahme_swisscleantech

SWISS CLEANTECH

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026

Stellungnahme zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeugen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. zur Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Stellung zu nehmen. Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit rund 700 Mitgliedern setzt sich swisscleantech für eine klimaverträgliche Wirtschaft und passende politische Rahmenbedingungen ein. Die Dekarbonisierung des emissionsreichen Verkehrssektors und faire Bedingungen für klimaneutrale Antriebstechnologien sind uns damit ein zentrales Anliegen; entsprechend nehmen wir zum vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung.

Im Gegensatz zu Verbrennern entrichten vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) keine Mineralölsteuern. Mit der Einführung der E-Abgabe zielt der Bund darauf ab, diese Diskrepanz zu beseitigen. Elektrofahrzeuge sollen sich ebenfalls an der Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur beteiligen, um diese langfristig sicherzustellen. swisscleantech anerkennt und unterstützt diese Motivation, doch bei näherer Betrachtung berücksichtigt die Vorlage die Kostenwahrheit nicht holistisch genug und torpediert die Erreichung der Klimaziele.

Trotz grundsätzlichem Einverständnis spricht sich swisscleantech folglich gegen die Einführung einer E-Abgabe in der jetzigen Form aus.

Keine E-Abgabe ohne Kostenwahrheit

Verbrenner stossen grosse Mengen CO_2 aus und befeuern damit den Klimawandel. Dadurch entstehen hohe Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen. In der Schweiz gibt es keine CO_2-Steuer auf Treibstoffe, die dieses Marktversagen bereinigen würde. Sollte die E-Abgabe, wie im Rahmen der Vernehmlassung vorgeschlagen, eingeführt werden, entstünden wirtschaftliche Verwerfungen, die emissionsfreie und nachhaltige Antriebsarten fälschlicherweise benachteiligen würden.

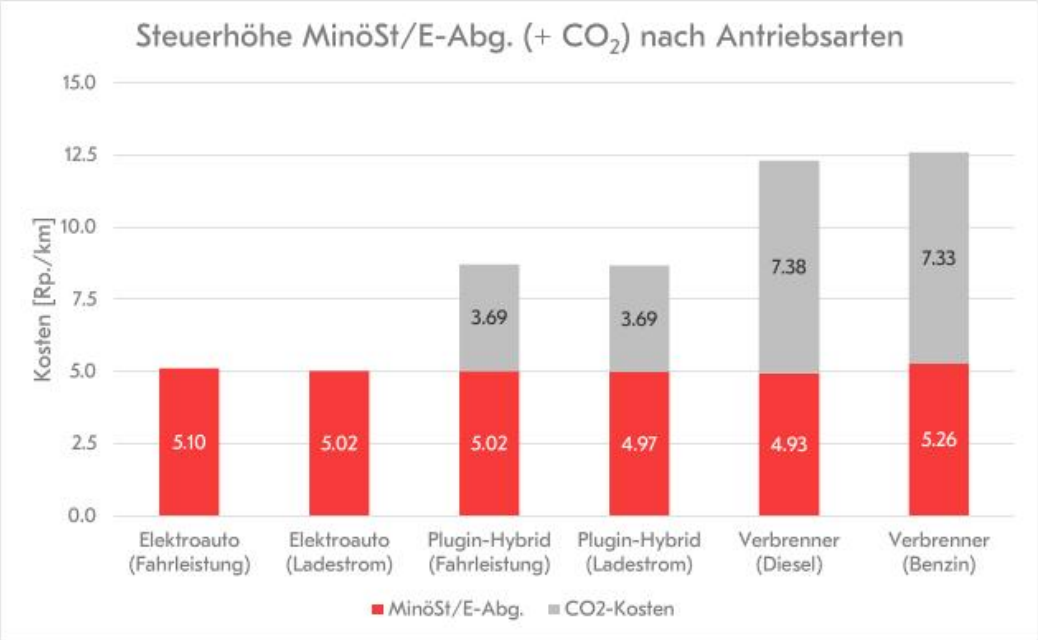


Abbildung 1: Höhe von Mineralölsteuern bzw. der E-Abgabe pro gefahrenem Kilometer eines durchschnittlichen Personenwagens. In grau die Schadenskosten durch den Treibhausgasausstoss, welche als externen Kosten von der Allgemeinheit, statt den Verursachenden getragen werden müssen.

Wie *Abb. 1* zeigt, würden Verbrenner und Elektrofahrzeuge mit der E-Abgabe äquivalent besteuert und zur Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur beitragen. Es entstünde eine verzerrte Situation, in der Verbrenner – trotz der Verursachung deutlich höherer Schäden im Bereich Klimawandel – gleich viel bezahlen wie saubere Elektroautos, weil externe Umweltkosten gänzlich unbeachtet bleiben.

Um dieses Marktversagen zu vermeiden, ergibt sich für swisscleantech folgende, zwingende Handlungsabfolge:

1. Internalisierung der CO_2-Schadenskosten durch Besteuerung von Treibstoffen, womit kurz- und mittelfristig die Finanzierung gesichert werden kann.
2. Einführung einer E-Abgabe, sodass BEVs ihren fairen finanziellen Beitrag leisten und die Infrastruktur langfristig finanziert werden kann.

So können Kostenwahrheit und stabile Staatsfinanzen gewährleistet werden.

Abgesehen davon sei an dieser Stelle angemerkt, dass swisscleantech den im Erläuternden Bericht beschriebenen, kategorischen Ausschluss von Mobility Pricing bedauert. Aktuell werden externe Kosten, die durch orts- und zeitabhängige Faktoren im Verkehr entstehen nicht berücksichtigt. Dies führt dazu, dass Infrastruktur nicht optimal ausgelastet wird und daher die Spitzenbelastungen unnötig hoch ausfallen. Entsprechend wird die Infrastruktur nicht kostenoptimal ausgebaut. Mobility Pricing kann dieses Marktversagens beseitigen.

SWISS CLEANTECH

E-Abgabe darf Marktdurchdringung der E-Mobilität nicht gefährden

In Anbetracht der Erreichung der Klimaziele ist die Elektrifizierung des Strassenverkehrssektors unabdingbar. Schliesslich stagnieren die Emissionen in diesem Sektor seit Jahren und die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen bleibt weit hinter den Erwartungen zurück. In dieser Situation ist es wichtig, das Voranschreiten der Elektrifizierung nicht frühzeitig zu bremsen.

Die im erläuternden Bericht geäusserte Annahme, von ca. 30 % elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Bestand im Jahr 2030 erscheint in Anbetracht aktueller Statistiken deutlich zu optimistisch. Viel eher ist die Erreichung dieser Marke in der Mitte der 30er Jahre realistisch. Daher werden auch die Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung deutlich überschätzt.

Sollte es nicht möglich sein, die oben geforderte Kostenwahrheit herzustellen, fordert swisscleantech zumindest, den Einführungszeitpunkt nicht strikt an ein Jahr, sondern an einen Mindestbestand zu koppeln. Damit kann gewährleistet werden, dass die Einführung der E-Abgabe nicht frühzeitig die Verbreitung der E-Mobilität abwürgt. Konkret schlagen wir hierbei folgende Bedingungen vor:

- 30 % BEV im Bestand: Verabschiedung der Botschaft und Eröffnung des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens
- 50 % vollelektrische Fahrzeuge im Bestand der jeweiligen Fahrzeugkategorie: Einführung der E-Abgabe zu Beginn des neuen Jahres.

Besonders kritisch erachten wir die Einführung 2030 in Bezug auf den Schwerverkehr. Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für E-LKW ab 2030, droht die E-Abgabe in diesem Fahrzeugsegment der Elektrifizierung auf längere Zeit vollständig auszubremsen.

Schlussfolgerungen

Unter Berücksichtigung der Erreichung der Klimaziele und der Kostenwahrheit lehnt swisscleantech die bestehende Vorlage zur Einführung einer E-Abgabe ab.

Gleichzeitig anerkennen wir die grundsätzliche Berechtigung einer Kostenpflicht und definieren daher Bedingungen, die zur Einführung erfüllt sein müssen (CO_2-Steuer auf Treibstoffe und/oder ein BEV-Mindestanteil im Bestand von 50 %).

Detailliertere Positionen zu untergeordneten Punkten finden Sie in den Antworten des restlichen Fragebogens.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer

Darius Graff
Mobilität & Kreislaufwirtschaft

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Nein, denn essentielle Voraussetzungen sind nicht erfüllt. (vgl. allgemeine Stellungnahme im Anhang der Frage 1.)

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Umsetzungskosten und allgemeine Umsetzbarkeit sprechen klar für die Variante "Fahrleistung".

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, wobei neben der äquivalenten Besteuerung zwingend auch externe Kosten internalisiert werden müssen. In diesem Kontext bedeutet dies, dass eine CO2-Steuer auf Treibstoffe eingeführt werden sollte, sodass die Schäden von den Verursachenden und nicht von der Allgemeinheit bezahlt werden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne der Verursachergerechtigkeit nicht wünschenswert.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Wachstum der E-Mobilität in der Schweiz bleibt derzeit weit hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück (vgl. Roadmap Elektromobilität). Die starre Bindung an ein fixes Jahr ist daher nicht sinnvoll. Viel eher sollte die Einführung an konkrete Bedingungen geknüpft werden. Wie in der allgemeinen Stellungnahme genauer erläutert, müssen hierbei die Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder ein Mindestbestand an vollelektrischen Fahrzeugen als Voraussetzung erfüllt sein.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie erwähnt, befürwortet swisscleantech die Vorlage nur, wenn Treibstoffe mit einer CO2-Steuer belegt sind und ein Mindestbestand von batterieelektrischen Fahrzeugen erreicht ist. Unter diesem wichtigen Vorbehalt sind die Antworten in diesem Abschnitt zur Variante "Fahrleistung" zu verstehen. Weiter über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinaus geht unsere Haltung zu Mobility Pricing. Im Erläuternden Bericht wird dies kategorisch ausgeschlossen. Unsere Haltung steht dieser Absage entgegen, da wir Mobility Pricing im Sinne der Kostenwahrheit gutheissen würden. Wie beim CO2 gibt es auch bezüglich Zeit und Ort im Verkehr externe Kosten. Mobility Pricing könnte dieses Marktversagen beheben, weshalb es zu befürworten ist. So würde die Infrastruktur optimal statt maximal genutzt und entsprechend ausgebaut werden.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-in Hybride sollten 70 % des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge entrichten müssen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge. Umsetzungseffizienz bei gemessener Fahrleistung fragwürdig.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge. Regulatorische Gleichstellung sicherstellen.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Vorbehalt der Einführung einer CO2-Steuer auf Treibstoffe und/oder einem Mindestbestand vollelektrischer Fahrzeuge.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Umsetzungsdetails wichtig.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	- Die Umsetzung ist äusserst teuer (auch im Vgl. zur Variante "Fahrleistung") - Die grundsätzliche Umsetzbarkeit ist u.a. durch einfache Hintergehungsmöglichkeiten fraglich - Schweizer Ladestationsbetreibende würden im internationalen Vergleich deutlich teurer werden, wodurch sich eine Problematik bzgl. Ladetourismus ergäbe - Die Variante nimmt über alle Fahrzeugklassen hinweg einen pauschalen Zuschlag von 22.8 Rp/kWh an, welcher für schwere Nutzfahrzeuge deutlich zu hoch ist (weil über einen Mittelwert für die ganze Flotte gerechnet wird). Gemäss Studie "Zukunft des elektrischen Strassengüterverkehrs" (2025) des BFE müsste er für schwere Nutzfahrzeuge bloss bei 14 Rp/kWh liegen. Daher müsste der Einheitstarif im Falle einer Umsetzung überdacht werden.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, mit dem Vorbehalt, dass wir das System "Ladestrom" grundsätzlich nicht befürworten.

	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen

Titel	Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, mit dem Vorbehalt, dass wir das System "Ladestrom" grundsätzlich nicht befürworten.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, mit dem Vorbehalt, dass wir das System "Ladestrom" grundsätzlich nicht befürworten.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	"Ladestrom" kann nur mit diesem Verbot funktionieren. Jedoch wieder unter dem Vorbehalt, dass wir die Variante generell nicht befürworten.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	"Ladestrom" kann nur mit diesem Kontrollsystem funktionieren. Umgehungsmöglichkeiten sind anderenfalls zu einfach. Jedoch wieder unter dem Vorbehalt, dass wir die Variante generell nicht befürworten.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Swissolar

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 260109_Besteuerung_Elektromobilität_Vernehmlassung

SWISSOLAR

8005 Zürich, Swissolar, Neugasse 6

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern
per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026
David Stickelberger

Tel. direkt 044 250 88 34
stickelberger@swissolar.ch

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme Swissolar

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat beschlossen, dass im Jahr 2030 18.7 TWh Solarstrom in der Schweiz produziert werden sollen. Gegenüber der Produktion von rund 8.2 TWh im Jahr 2025 entspricht dies mehr als einer Verdoppelung. Zur Erreichung dieses Ziels ist es unabdingbar, dass parallel zum Ausbau der Photovoltaik auch die Elektromobilität rasch voranschreitet. Elektrofahrzeuge ermöglichen die dezentrale Speicherung des Solarstroms über Mittag, wodurch der Ausbaubedarf der Verteilnetze deutlich reduziert werden kann. Auch für den wirtschaftlichen Betrieb von Photovoltaikanlagen sind Elektrofahrzeuge von grosser Bedeutung, denn sie ermöglichen es, den Eigenverbrauch deutlich zu erhöhen. Insbesondere das bidirektionale Laden von Elektrofahrzeugen, das nun endlich an Dynamik gewinnt, könnte massgeblich die Strom-Versorgungssicherheit der Schweiz unterstützen.

Als Branchenverband der Solarenergie-Branche mit rund 1300 Mitgliedern aus der gesamten Wertschöpfungskette möchten wir uns deshalb zur vorgeschlagenen Abgabe auf Elektrofahrzeuge äussern. Wir lehnen den Vorschlag entschieden ab, und zwar aus folgenden Gründen:

- **Weitere Schwächung des Marktes:** Der Absatz von Elektroautos stagniert seit 2023. Während die meisten europäischen Länder ein starkes Wachstum verzeichnen, teilweise bis zu 98% gegenüber dem Vorjahr, bleibt die Schweiz zurück. Damit wird das auch vom Bundesrat unterzeichnete Ziel der Roadmap Elektromobilität deutlich verfehlt und Korrekturmassnahmen blieben bisher aus. Die Stagnation betrifft nicht nur den Fahrzeugimport, sondern auch den Ausbau des öffentlichen Ladenetzes. Verschiedene Marktteilnehmer haben sich bereits zurückgezogen oder stellen ihre Aktivitäten ein. Nach der Einführung der Automobilsteuer wirkt bereits die blosse Ankündigung einer weiteren Abgabe hemmend auf die Marktentwicklung. Die Schweiz weist schon heute die schlechtesten Rahmenbedingungen für die Elektromobilität in Europa auf. Eine zusätzliche Steuer hätte verheerende Auswirkungen auf den gesamten Markt.

- **CO_2-Ziele**: Auch im Jahr 2025 wird die Schweiz die Emissionsvorgaben für Personenwagen klar verfehlen. Das Ziel liegt bei 93,6 Gramm pro Kilometer, der aktuelle Wert beträgt 105 Gramm. Bis Ende des Jahrzehnts, also zur geplanten Einführung der eAbgabe, soll der Zielwert auf 50 Gramm CO_2 pro Kilometer sinken. Dieses Ziel ist nur mit einem deutlich höheren Anteil an Elektrofahrzeugen erreichbar. Unter den gegebenen Voraussetzungen und mit Einführung einer zusätzlichen Steuer ist die Erreichung des Zielwerts illusorisch. Die eAbgabe steht somit im klaren Widerspruch zu den vom Volk beschlossenen Klimazielen.

Swissolar Geschäftsstelle
Neugasse 6
CH-8005 Zürich

+41 44 250 88 33
info@swissolar.ch
www.swissolar.ch

- **Unnötige Querfinanzierung**: Durch die eAbgabe sollen Elektroautos künftig auch den allgemeinen Bundeshaushalt mitfinanzieren. In anderen Ländern hingegen werden Förderprogramme ausgebaut oder neu aufgelegt, etwa Kaufprämien oder Sozialleasing. Dort fliesst Geld von der Staatskasse in die Elektromobilität, nicht umgekehrt.

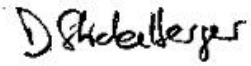
- **Abwürgen der Elektrifizierung beim Schwerlastverkehr**: Die eAbgabe soll sämtliche Fahrzeugkategorien betreffen, also auch Nutz- und Lastwagen. Die Bemühungen zur Elektrifizierung des Schwertransports würden dadurch mit grosser Wahrscheinlichkeit zum Erliegen kommen, noch bevor die Abgabe überhaupt eingeführt wird. In diesem preissensiblen Segment wäre der wirtschaftliche Betrieb von Elektrolastwagen nicht mehr möglich, insbesondere da ab Beginn des nächsten Jahrzehnts zusätzlich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA auch für diese Fahrzeuge eingeführt wird.

- **Praxisuntaugliche und teure Umsetzungsvarianten**: Da die Schweiz beim Thema Steuern auf Elektromobilität eine Pionierrolle einnehmen würde, fehlen jegliche Erfahrungswerte. Insbesondere der Vorschlag einer Steuer auf den Ladestrom weist erhebliche Schwächen auf. Er birgt ein unkontrollierbares Umgehungspotenzial, verursacht deutlich höhere Kosten als im erläuternden Bericht angegeben und würde zahlreiche Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur aus dem Markt drängen. Eine Studie von Swiss emobility zeigt, dass die Umsetzung bis 2050 Kosten von 3,2 bis 3,7 Milliarden Franken verursachen würde. Zudem drohen erhebliche Einnahmeausfälle durch vermehrte Ladevorgänge an Haushaltssteckdosen. Diese Variante ist wirtschaftlich und praktisch nicht vertretbar.

Elektroautos tragen bereits heute über die Automobilsteuer und die Autobahnvignette zur Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds bei. Solange keine marktfreundlicheren Rahmenbedingungen geschaffen sind - insbesondere eine gesetzliche Verankerung des Rechts auf Laden sowie die Beseitigung der Benachteiligung bei der Dienstwagenbesteuerung - und solange kein signifikanter Anteil elektrischer Fahrzeuge im Bestand erreicht ist, lehnen wir die Einführung weiterer Steuern entschieden ab.

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Swissolar



David Stickelberger
Stv. Geschäftsführer

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

9. Stellungnahmen Weitere Organisationen und Verbände

Agrotec Suisse

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il est nécessaire de promouvoir une modification du parc de VHC en Suisse afin d'atteidre les objectifs climatiques visés. Dans le cadre d'une taxation de l'électricité consommé par les véhicules aussi élevée, cela risque d'entraver la rapidité de modification du parc de vhc en Suisse. En effet, les personnes auront meilleur temps de s'accommoder du prix du carburant que de s'embêter avec les désagrément des temps de recharge si le prix du km parcouru revient à l'identique, ce qui est environ le cas avec des taxes aussi élevée. De plus, comment justifier une différence aussi élevée entre une taxe forfaitaire et une taxe au km+kg? Avec 25'000 km par an parcourru, cette différence est énorme.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les véhicules électrique ont un rendement bien supérieur aux véhicules thermiques et doivent rester attrayant financièrement afin que le parc de VHC se régènère rapidement. Les VHC électrique restent contraingnant pour toutes les personnes ne disposant pas d'infrastructure de recharge privée et de plus les tarifs du kWh sur es bornes de recharges public en courant DC ou AC restent déjà élevé. Une surtaxe de celui ci renderait le km parcouru plus couteux que le km parcouru en vhc thermique. Si l'objectif national est diminuer les gaz à effet de serre produit par le transport de personnes et de marchandise,cette redevence est contre productive.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und

	6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il est normal que les vhc à entrainement alternatif participent au fond pour l'entretien des infrastructures routières. Cela doit non seulement concerner les bhc électrique, mais également au Méthane ou à l'H2.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Enormément de ces vhc sont utilisés avec la batterie et devrait être taxés au kWh comme un véhicule électrique.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela est très important en vue du prix des machines électrique actuelle.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il est important que le prix final du kWh concurrence encore le recours aux huiles minérales ou autre carburant alternatif. Sans cela , cette loi sera un frein important au renouvellement du parc et à l'augmentation du nombre de vhc électrique. Pourquoi ne par inclure un impôt annuel pour toute personne afin de courvrir les frais de l'imfrastrcture routière? En effet, tout le monde se déplace que ce soit en bus, à pied, à vélo,..

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der

Titel	Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	--
Begründung	25'000km/an=25000*(5.4+0.0026*2383)=2898.95frs, beaucoup trop cher en comparaison d'une taxe annuelle pour un étranger par exemple.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Der Bundesrat bestimmt für Rückerstattungen nach Artikel 12 Absatz 2 deren Höhe. Er berücksichtigt dabei die wirtschaftliche Notwendigkeit. 2 Er regelt das Verfahren für Rückerstattungen nach Artikel 12 Absätze 2 und 4. Geringfügige Beträge werden nicht rückerstattet. 3 Auf Rückerstattungen wird kein Zins bezahlt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	les remboursements doivent être identiques à la taxe perçue en tout cas.

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	100% de la taxe ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	, ils roulent principalement en électrique.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	un forfait comme celui-ci serait très acceptable.

Bundesverwaltungsgericht

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 2025-12-17 Stellungnahme zu VL Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom sig

Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Die Präsidentenkonferenz

Postfach, 9023 St. Gallen
Telefon +41 58 465 27 27
Aktenzeichen: BVGer-111-30/20/14
Geschäfts-Nummer: 2025-242

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

PDF- und Word-Version per E-Mail an

vernehmlassungen@astra.admin.ch

St. Gallen, 17. Dezember 2025 / geo

Vernehmlassung: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 wurde die Vernehmlassung in der oben erwähnten Angelegenheit eröffnet. Das Bundesverwaltungsgericht ist in seiner Eigenschaft als Beschwerdeinstanz in Steuern- und Infrastrukturangelegenheiten von diesem Dossier ebenfalls betroffen und nimmt deshalb nachfolgend Stellung dazu:

1. Einleitung

Im Folgenden wird die Variante «Fahrleistung von Elektrofahrzeugen» (Entwurf EFAG) als «V1», die Variante «Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» (Entwurf EFzStG) als «V2» bezeichnet. Bei der Zitierung der beiden Gesetze wird nachfolgend auf den Hinweis «Entwurf» verzichtet.

2. Ressourcen

Die neue Abgabe bringt eine oder mehrere *neue Aufgaben* für das Bundesverwaltungsgericht mit sich. Davon dürfte insbesondere die für u.a. das Abgaberecht und die Energie zuständige Abteilung I betroffen sein. Es muss davon ausgegangen werden, dass beim Bundesverwaltungsgericht mehr Beschwerden eingereicht werden. Diese werden die neue Abgabe betreffen (Art. 1 Abs. 1 EFAG bzw. Art. 1 EFzStG), im Falle der Umsetzung der V2 aber wohl auch das Anbringen und den Unterhalt von Messeinrichtungen (Art. 16 i.V.m. Art. 6 Abs. 2 EFzStG). Weiter können sich datenschutzrechtliche Fragen stellen, denn es wird auch der Datenschutz geregelt (z.B. Art. 14 f. EFAG, Art. 3 Abs. 4, Art. 14 Abs. 1 und Art. 15 Abs. 1 EFzStG).
In personeller Hinsicht ist zu bedenken, dass gemäss dem Erläuternden Bericht (nachfolgend: Bericht) bei der V1 davon ausgegangen wird, dass bei der Vorinstanz, dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), *40 neue Vollzeitstellen* zu schaffen sind. Bei der V2 ist ein *neues Bundesamt* zu schaffen. Die Zahl der Mitarbeitenden wird im Bericht nicht erwähnt, sondern nur

darauf hingewiesen, dass die Berechnungen noch sehr ungenau seien. Ein Teil des neuen Personals wird mit der technischen Umsetzung der jeweiligen Vorlage beschäftigt sein, ein Teil aber wohl auch mit der konkreten Umsetzung und Kontrollen.
Trotz dieser auf Verwaltungsebene notwendigen Ressourcen wird eine allfällige *Mehrbelastung des Bundesverwaltungsgerichts* im Bericht nicht erwähnt. Bei Einführung einer neuen Abgabe darf aber von einer solchen ausgegangen werden und wäre in der Botschaft entsprechend zu erwähnen. Es dürfte sich auch als sinnvoll erweisen, die diesbezüglichen Ressourcen annäherungsweise zu benennen.

3. Rechtsschutz/Rechtsweg

In *V1* werden in den Art. 26 und 27 EFAG Rechtsmittel bzw. Rechtsbehelfe bis ans BAZG geregelt. Nicht explizit erwähnt wird hingegen eine Beschwerde ans Bundesgericht. Allerdings verweist Art. 2 EFAG allgemein auf die Anwendbarkeit des BAZG-VG. Art. 84 BAZG-VG verweist auf den Rechtsschutz nach dem VwVG (so auch Bericht, S. 60 und 71). *Implizit* dürfte damit auch das VGG gemeint sein, wonach Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG vom Bundesverwaltungsgericht behandelt werden (Art. 31 VGG). Falls dies so zutrifft, wäre es sinnvoll, dies in der Botschaft entsprechend festzuhalten.
In *V2* wird hingegen in Bezug auf den Rechtsschutz auf die allgemeinen Bestimmungen der Bundesrechtspflege verwiesen (Art. 29 EFzStG). Ein verwaltungsinternes Rechtsmittel scheint nicht vorgesehen zu sein (vgl. Art. 30 EFzStG). Da die steuerpflichtige Person erst Einsprache beim Verteilnetzbetreiber erheben muss und sie erst dann ans neu zu schaffende Bundesamt gelangen kann, erscheint das vertretbar. Nicht geregelt ist aber ein Rechtsschutz betreffend das Anbringen der Messeinrichtungen. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich z.B. eine Privatperson gegen das Anbringen einer solchen Messeinrichtung wehren möchte, weshalb eine entsprechende Möglichkeit gegeben sein muss.
Ebenfalls nur rudimentär geregelt ist die Kontrolle der Messeinrichtungen durch die Verteilnetzbetreiber bei den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen. Es stellt sich die Frage, ob dies nur auf Voranmeldung oder auch unangemeldet möglich ist. Immerhin geht es hier auch um den Zugang zu Privatgebäuden (zumindest Garagen).

4. Einzelfragen

- *Zu Art. 2 Abs. 2 Satz 2 EFAG*

Art. 2 Abs. 2 Satz 2 EFAG lautet: «Wo im BAZG-VG von Warenanmeldung die Rede ist, ist darunter für dieses Gesetz die Übermittlung der für die Abgabenerhebung notwendigen Daten zu verstehen.» Das ergibt z.B. für Art. 15 Abs. 4 BAZG-VG[1] keinen Sinn; ebenso Art. 17 BAZG-VG[2]. Dass die Bestimmungen in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 EFAG als «sinngemäss» anwendbar erklärt werden und Art. 2 Abs. 1 das BAZG-VG nur insoweit für anwendbar erklärt wird, als das vorliegende Gesetz nicht abweichende Bestimmungen erhält, trägt wenig zur Klärung bei. Dies kann zu unnötigen Auslegungsproblemen und Rechtsunsicherheiten führen. Zur Klärung und damit zur Rechtssicherheit beitragen würde es, wenn entweder konkret die Artikel aufgezählt würden, die «sinngemäss» anwendbar sind, oder die Regelungsgehalte direkt im EFAG selbst geregelt würden.

---

[1] «Der Bundesrat sieht für unkritische Warensendungen für steuerpflichtige Personen im Sinne des MWSTG[...] eine erleichterte Warenanmeldung als allgemeingültige Vereinfachung vor. Diese muss mindestens den erforderlichen Minimaldatensatz enthalten, mit nachträglicher Ergänzung benötigter handelsstatistischer Daten. Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der importierenden und exportierenden Wirtschaft.»

[2] «Das BAZG bestimmt die Orte, an denen die Warenanmeldung im grenzüberschreitenden Verkehr:
a. aktiviert werden muss, wenn sie elektronisch vorgenommen wird;
b. abgegeben werden muss, wenn sie in einer anderen zugelassenen Form vorgenommen wird.»

- *Zu Art. 3 Abs. 3 EFAG*

Art. 3 Abs. 3 EFAG lautet: «Die am Vollzug dieses Gesetzes beteiligten Behörden werden für ihren Aufwand entschädigt. Die Vollzugsentschädigung wird aus den Einnahmen der Abgabe finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Vollzugsentschädigung fest.». Das BAZG-VG hat diese Formulierung in verschiedenen Gesetzen eingeführt. Über die Entschädigung der Kantone und *privaten Organisationen*, die für den Vollzug beigezogen werden können, sofern der Bundesrat das vorsieht (Art. 3 Abs. 2 EFAG) steht nichts. Falls diese diesbezüglich auch als «Behörden» gelten sollen, wäre dies an geeigneter Stelle zu regeln.
Art. 3 Abs. 5 EFzStG laute insofern ähnlich: «Das BXXX wird für seinen Aufwand entschädigt. die Aufwandentschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.»

- *Zur Delegation in Art. 5 Abs. 2 EFAG und Art. 11 Abs. 3 EFzStG*

Die Delegation an den Bundesrat in Art. 5 Abs. 2 EFAG und Art. 11 Abs. 3 EFzStG, wonach bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden können, ist sehr offen. Angesichts der Tatsache, dass es um eine Abgabe geht, wo Delegationsnormen aufgrund des im Abgaberecht geltenden Legalitätsprinzips höheren Anforderungen zu genügen haben, ist dies problematisch. Auch wenn es um Befreiungen oder «Sonderregelungen» geht, ist eine genaue Umschreibung angezeigt. Ausnahmen von der Abgabepflicht sind – da bei Vorliegen der Voraussetzungen ein Anspruch darauf besteht – explizit und klar zu regeln. Bereits beim Begriff der «Sonderregelungen» ist unklar, was darunter zu verstehen ist. Geht es beispielsweise um tiefere Steuersätze oder um Rückerstattungen? Der Bericht trägt kaum zur Klärung bei (S. 62 f. und 117). Zu klären wäre im Weiteren auch, weshalb es nötig ist, im Rahmen der internationalen militärischen Kooperation Truppen von Teilnehmerstaaten der Partnerschaft für den Frieden und Mitglieder solcher Truppen von der Abgabepflicht zu befreien. Sofern es staatsvertragliche Verpflichtungen gibt, wäre Art. 6 EFAG anwendbar und das BAZG wäre zuständig. Wenn diese Ausnahme vorgesehen werden sollte, spräche zudem nichts dagegen, sie bereits auf Gesetzesstufe zu regeln. Ein Hinweis auf staatsvertragliche Verpflichtungen fehlt übrigens im EFzStG.

- *Zu Art. 15 Abs. 2 EFAG*

Bei Art. 15 Abs. 2 EFAG (Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung) ist nicht klar, ob sich diese Norm nur auf die Erfassungsart «Selbstdeklaration» bezieht oder auch auf die Erfassungsart «Erfassungssystem». Sinnvoll erscheint im Grunde nur Ersteres (denn sonst wäre ein Erfassungssystem gar nicht mehr nötig). Allerdings könnte es sich um eine «Sicherungsmassnahme» handeln, wenn das Erfassungssystem ausfällt. Der Bericht geht von Letzterem aus. Demnach sind beide Erfassungsarten umfasst. Wenn dieses Verständnis so zutrifft, sollte das im Gesetz klarer zum Ausdruck gelangen (bspw.: «[…] umfasst die Anmeldung zudem **unabhängig von der Erfassungsart** die Übermittlung […]»).

- *Zu Art. 16 Abs. 1 EFAG*

Gemäss Art. 16 Abs. 1 EFAG regelt der Bundesrat die Zulassung von Anbietern zur Ermittlung der Fahrleistung. Abs. 2 dieses Artikels bestimmt, dass das BAZG festlegt, welche technischen und betrieblichen Vorgaben die Anbieter einhalten müssen. Es stellt sich die Frage, ob hier nicht ein gewisser Widerspruch besteht: Inwiefern kann der Bundesrat die Zulassung von Anbietern noch *regeln*, wenn das BAZG die Vorgaben dafür festlegt?
Ohnehin lässt Art. 16 EFAG offen, wer die Anbieter *tatsächlich* zulässt. Nach dem Bericht ist es das BAZG (S. 44).
Im EFzStG fehlen Bestimmungen zu den Anforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen.

- *Zu Art. 17 Bst. a EFAG*

Bei dieser Norm bleibt unklar, ob Art. 17 Bst. a EFAG gesamthaft nur für ausländische Fahrzeuge gilt (der Bericht, S. 68, weist in diese Richtung) oder ob auch die abgabepflichtige *inländische* Person registriert werden muss.

- *Zu Art. 18 EFAG*

Art. 18 EFAG hält fest, dass der Bundesrat die Abgabeperiode festlegt. Eine Regelung von dieser Tragweite sollte im Gesetz selbst geregelt sein, zumal von der Abgabeperiode weitere Bestimmungen abhängen (Art. 13 Abs. 4 EFAG: Wechsel der Ermittlungsart der Abgabe ist einmal pro Abgabeperiode möglich).

- *Zu Art. 20 und Art. 21 EFAG*

Gemäss Art. 21 EFAG wird die Abgabeschuld mit ihrer Entstehung fällig. Sie entsteht gemäss Art. 20 Abs. 1 EFAG (von inländischen Motorrädern und Motorfahrrädern abgesehen, dazu Abs. 2) zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. Eine Schuld kann bereits rein begriffslogisch nicht fällig sein, wenn ihre Höhe noch gar nicht feststeht. Dies gilt unabhängig davon, dass dies im geänderten SVAG bereits so geregelt ist. Früher stand in der alten SVAV, dass die Forderung 60 Tage nach Ablauf der Abgabeperiode fällig werde, das ergibt mehr Sinn. Gemäss dem Bericht (S. 69) lehnt sich die Regelung an die Entstehung der Zollschuld an. Dort mag das sinnvoll sein, weil beim Übertreten der Grenze Art der Waren, Warenwert etc. feststehen. Für die Fahrleistung ist das gerade nicht der Fall.
Das EFzStG hält in Art. 24 fest, dass der Bundesrat die Fälligkeit (und Verjährung) der Steuer regle. Aufgrund der rechtlichen Tragweite des Instituts der Verjährung ist dieses auf Gesetzesstufe selbst zu regeln, wie dies auch in den übrigen Abgabeerlassen der Fall ist.

Freundliche Grüsse

Die Vorsitzende der
Präsidentenkonferenz

Balmelli-Muehlematter Barbara GHFUU1
17.12.2025
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Barbara Balmelli

Der stellvertretende Generalsekretär

Fasel Bernhard VF00Q0
16.12.2025
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Bernhard Fasel

Kopie an

- Bundesgericht
- Bundesstrafgericht
- Bundespatentgericht

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Fédération des Entreprises Romandes

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 01-2026_Impôt véhicules électriques

Fédération des Entreprises Romandes
FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
3003 Berne

vernehmlassungen@astra.admin.ch

A l'attention de Monsieur Albert Rösti, Conseiller fédéral

Genève, le 9 janvier 2026
ZN/3420 – FER No 01-2026

Procédure de consultation : Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

La Fédération des Entreprises Romandes (FER) réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales, représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER défend les intérêts de ses quelques 47'000 membres, dont le fonctionnement, la prospérité et la compétitivité dépendent non seulement d'un environnement économique et politique favorables, mais également d'infrastructures de transport fiables.

Le réseau de routes nationales, conçu dans les années 60, a urgemment besoin de solutions concrètes à son engorgement toujours plus important. Nos infrastructures routières ont besoin de pouvoir être entretenues et adaptées. Cela a un coût. Pour cette raison, il est important de garantir le financement à long terme de FORTA, ainsi que le financement spécial circulation routière.

1. De manière générale

L'essor de la mobilité électrique entraîne logiquement une diminution des recettes générées par l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants fossiles. Notre Fédération, convaincue que les pertes fiscales qui en découlent doivent être compensées, est favorable sur le principe à une taxe sur les véhicules électriques. Ces derniers ne contribuent actuellement pas au financement des infrastructures de mobilité et le moment est venu de changer cela. En effet, l'égalité de traitement et la neutralité technologique devraient s'imposer dans ce contexte.

2. Deux variantes pas complètement satisfaisantes

Notre Fédération soutient le principe d'une taxe sur les véhicules électriques. Si les deux variantes proposées sont cohérentes, elles n'en demeurent pas moins complexes et sources potentielles d'abus dans leurs mises en œuvre respectives.

L'option d'une redevance liée à la prestations kilométrique pourrait être la porte ouverte à des péages autoroutiers, avec potentiellement le risque de voir apparaitre des tarifs arbitraires fixés politiquement pour les différentes technologies. Autant l'option « autodéclaration » que « géolocalisation » présentent des risques d'abus (manipulation des compteurs et manque de précision dans les données pour l'une, potentielles controverses en matière de protection des données pour l'autre).

Quant à la variante d'un impôt sur le courant de recharge, elle représente un coût astronomique (chaque station de recharge – publique ou privée – devrait être équipée d'un compteur à la charge des propriétaires). On pourrait voir l'apparition d'installations de recharge non enregistrées. Cette variante pourrait également favoriser le tourisme de la recharge en cas d'absence de taxation à l'étranger.

Tenant compte de ce qui précède, notre Fédération demande que le projet soit revu, en prêtant attention à divers éléments. Il faudrait envisager une entrée en vigueur progressive d'une taxation de la mobilité électrique. En débutant de manière modérée, cela permettrait à l'électromobilité de s'implanter solidement sur le marché. Car la FER craint que les coûts d'équipement des sites industriels ne freinent les investissements dans la mobilité électrique des flottes et des collaborateurs. Dans ce contexte, il convient également de tenir compte des types de véhicules et avoir une approche différenciée pour les voitures de tourisme et les camions. Très important également, trouver une solution de taxation qui permette de s'adapter aux progrès technologiques, ainsi qu'aux standards reconnus sur le plan international (encore une fois, quand la technologie le permettra).

En résumé, notre Fédération soutient le principe d'une taxe sur les véhicules électriques. Cependant, elle demande un système simple, une protection stricte des données, une introduction progressive avec charges modérées et prévisibles, et une différenciation claire selon les types de véhicules et leurs usages, distinguant notamment les véhicules indispensables à la production (livraisons, interventions techniques, maintenance) de ceux à usage privé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Arnaud Bürgin
Secrétaire général

Valérie Bourdin Karlen
Déléguée aux affaires fédérales
et régionales

La Fédération des Entreprises Romandes en bref
Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, Bulle, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 47'000 membres.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

GENEVE AÉROPORT

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Genève Prise de position GA impôt vhc électrique

GENÈVE
AÉROPORT

DIRECTION GENERALE

DG/gpo

Par courrier électronique
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Genève, le 16 décembre 2025

Consultation relative à l'introduction d'une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou d'un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et vous remercions pour l'invitation à prendre position. Genève Aéroport, en tant qu'exploitant de la plateforme aéroportuaire genevoise, dispose d'un important parc de véhicules de tous types destinés notamment aux services d'urgence, aux transports de passagers et diplomates, au déblaiement de la neige ou pour le service du péril aviaire.

Conformément à nos engagements en matière de développement durable, nous n'autorisons désormais à la circulation, à l'intérieur du périmètre aéroportuaire, que des véhicules électriques, sauf exceptions particulières. Nous sommes donc tout particulièrement intéressés par la présente consultation.

Après examen des deux options proposées, nous vous informons que nous soutenons, si tant est que celle-ci doit finalement voir le jour, l'introduction d'une redevance plutôt que d'un impôt, la première ne remettant pas en cause nos démarches en vue de l'électrification des véhicules en circulation sur la plateforme. A l'inverse, la seconde proposition aurait un coût conséquent pour Genève Aéroport qui devrait le répercuter sur les utilisateurs de la plateforme, ce qui pourrait dissuader les investissements nécessaires pour transformer la flotte.

Nous avons pris bonne note que les véhicules non immatriculés qui circulent sur la plateforme seront exemptés de redevances car ils n'ont pas la permission de circuler sur la voie publique.

Cela étant, s'agissant des véhicules immatriculés, nous sommes d'avis que dans la mesure où cette redevance doit servir à payer pour l'usage de l'infrastructure routière, il serait cohérent d'exclure de la redevance tous les kilomètres parcourus par les véhicules électriques dans l'enceinte de l'aéroport (aires de mouvement et de manœuvre). En effet, les infrastructures aéroportuaires ne sont pas couvertes par les redevances sur les huiles minérales (ou assimilées) mais par les redevances aéronautiques et les revenus commerciaux des aéroports. Il est donc logique d'exempter les trajets à l'intérieur du périmètre aéroportuaire.

GENÈVE AÉROPORT

Le soussigné de droite se tient à la disposition de vos services pour de plus amples informations.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre parfaite considération.

Jean-François de SAUSSURE
Directeur général

Gaël POGET
Délégué aux affaires extérieures

Copie (électronique) : - Interne : pmg, afl, vgo, nrs, sgt. cwi, gru
- Mme Emanuela Dose Sarfatis, Secrétaire générale adjointe, Canton de Genève
- M. David Karrer, Directeur affaires extérieures, FZAG
- Secrétariat général AEROSUISSE (pour diffusion)

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Infra Suisse

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	s. Anhang

Anhang: 260109 Infra Suisse Stellungnahme Vernehmlassung e-Abgabe

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung).

Mit Schreiben vom 26. September 2025 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betreffend die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. zur Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

Allgemeine Bemerkungen

Die Schweizer Strasseninfrastruktur basiert auf einem bewährten und in seinen Grundzügen verursachergerechten Finanzierungsprinzip. Dieses leistet einen wesentlichen Beitrag an ein leistungsfähiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrssystem – die zentralen Lebensadern für Wirtschaft und Gesellschaft in unserem Land.

Die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag sind heute zentrale Bestandteile dieses nachhaltigen Finanzierungsprinzips. Der Mineralölsteuerzuschlag fliesst vollständig in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), während die Mineralölsteuer sowohl der Spezialfinanzierung Strassenverkehr – welche unter anderem die kantonale Verkehrsinfrastruktur unterstützt – als auch dem allgemeinen Bundeshaushalt dient. Damit tragen Nutzerinnen und Nutzer der Strasseninfrastruktur einen wesentlichen Teil der entstehenden Kosten.

Die Prognosen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) belegen faktenbasiert die naheliegende Entwicklung, wonach mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen kontinuierlich zurückgehen werden. Ohne geeignete Gegenmassnahmen drohen damit wesentliche Finanzierungslücken. Infra Suisse erachtet es daher als zwingend erforderlich, eine neue Abgabe einzuführen, welche eine äquivalente, verursachergerechte Belastung aller Nutzer der Strasseninfrastruktur sicherstellt. Dazu gehört ausdrücklich die angemessene Berücksichtigung von Elektrofahrzeugen.

Infra Suisse begrüsst deshalb die Bestrebungen des Bundesrates, eine langfristig tragfähige Lösung zur Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten.

Es ist sachgerecht und notwendig, dass auch Elektrofahrzeuge, welche die Strasseninfrastruktur in gleichem Masse nutzen wie Fahrzeuge mit fossilem Antrieb, künftig einen fairen Beitrag leisten. Eine Anpassung auf Verfassungsstufe, wonach die Einnahmen aus der neuen Abgabe analog zur Mineralölsteuer verwendet werden sollen, wird ausdrücklich unterstützt.

Zentrale Forderungen des Verbands Infra Suisse

Infra Suisse spricht sich klar für eine nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur aus. Eine neue Abgabe für Elektrofahrzeuge ist notwendig und muss folgende Grundsätze erfüllen:

- Äquivalenz:
  Die Abgabenlast für Elektrofahrzeuge soll jener von Fahrzeugen mit fossilem Antrieb entsprechen.
- Systemtreue:
  Die neue Abgabe muss in ihrer Ausgestaltung und Mittelverwendung dem bestehenden System der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags entsprechen.
- Zweckbindung:
  Die Erträge sind identisch zu verwenden wie die Einnahmen aus der Mineralölsteuer, insbesondere zugunsten der Strasseninfrastruktur und des Bundeshaushalts.
- Praktikabilität:
  Das Erhebungs- und Inkassosystem muss einfach, transparent und effizient sein.

Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten

Der Bundesrat schlägt zwei Varianten zur Kompensation der Steuerausfälle vor. Die Fahrleistungsabhängige Abgabe (Kilometerabgabe) sowie die Abgabe auf dem Ladestrom haben wir im Sinne unserer Mitgliedsunternehmen kritisch geprüft. Dabei haben wir uns mit unseren Partnerverbänden aus der Wirtschafts- und Mobilitätspolitik sowie den Interessensvertretern der Bauwirtschaft abgestimmt. Wir erkennen bei beiden Varianten wesentliche Vor- und Nachteile:

Die Bemessung der Abgabe nach gefahrenen Kilometern und Fahrzeuggewicht weist zwar eine inhaltliche Nähe zur heutigen Besteuerung auf und folgt grundsätzlich dem Verursacherprinzip. Infra Suisse beurteilt diese Variante jedoch kritisch. Insbesondere die vorgesehene Selbstdeklaration birgt ein erhebliches Missbrauchspotenzial und würde einen hohen administrativen und bürokratischen Aufwand verursachen. Zudem ist fraglich, ob ein effizientes und transparentes Inkasso gewährleistet werden kann. Aus diesen Gründen lehnt Infra Suisse diese Variante ab.

Die Besteuerung des für Elektrofahrzeuge konsumierten Stroms stellt aus Sicht von Infra Suisse die vorzugswürdige Lösung dar. Sie knüpft direkt am tatsächlichen Energieverbrauch an und ermöglicht damit eine verursachergerechte und nachvollziehbare Belastung. Die Nutzung bestehender Strukturen der Verteilnetzbetreiber erscheint sinnvoll. Dennoch stellen sich hier kritische Frage bezüglich der konkreten Umsetzung und Ausgestaltung. Insbesondere ist zu klären, ob die Abgabepflicht beim Fahrzeughalter oder beim Betreiber der Ladeinfrastruktur liegt und wie ausländische Fahrzeuge in das System integriert werden. Unabhängig davon ist ein möglichst einfaches, transparentes und effizientes Inkassosystem anzustreben.

Parallel laufen in der EU entsprechende Bestrebungen, künftig verbrauchs- oder leistungsabhängige Abgaben auf elektrisch betriebene Fahrzeuge einzuführen, was wiederum technologische Anpassungen in den Fahrzeugen mit sich bringen würde. Insofern stellen wir den Zeitpunkt und die Stufe, auf welcher über die Erhebung der Daten zur Bestimmung der Abgabe diskutiert werden soll, in Frage.

Schlussfolgerungen / Forderungen

1. Technologieneutraler Grundsatz auf Verfassungsstufe:
   Unter den erwähnten Voraussetzungen kommen wir zur Ansicht, dass auf Verfassungsstufe ein technologieneutraler Grundsatz verankert werden sollte, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten *müssen*. Hinsichtlich der heute geltenden Regelung in der Bundesverfassung Art. 131, Abs. 2, wonach der Bund Abgaben erheben *kann*, wenn für Motorfahrzeuge andere Antriebsmittel als fossile Treibstoffe eingesetzt werden, wird damit eine explizite Grundlage geschaffen.
2. Analogie zum bewährten System:
   Die Abgabe soll in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen und insbesondere in der Mittelverteilung analog ausgestaltet sein. Im Rahmen der Vorlage zur Schaffung des

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde in der Bundesverfassung zwar mit Art. 131 Abs. 2 lit. b. bereits die Möglichkeit geschaffen, dass der Bund eine Abgabe auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmitteln erheben kann. Die Einnahmen aus dieser Abgabe sind jedoch gemäss geltender Bundesverfassung vollständig für den NAF zweckgebunden. Damit einer reibungslosen Einführung einer Abgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge nichts im Wege steht, ist am heutigen Verteilschlüssel der Fahrzeug-Einnahmen unverändert festzuhalten. Konkret sollen die Gelder wie bei den Mineralölsteuereinnahmen dem NAF, der SFSV sowie dem allgemeinen Bundeshaushalt zukommen.

3. Übergangslösung mit pauschaler Besteuerung:

   Infra Suisse erachtet eine Übergangsbestimmung, wie in der Vernehmlassungsvariante «Ladestrom» als pragmatische Lösung für die kommenden Jahre. Sie sieht die Einführung einer pauschalen Steuer vor für Personenwagen, Kleinbusse, Lieferwagen und leichte Motorwagen sowie für die ohnehin pauschal besteuerten Kleinfahrzeuge vor, wobei sich die Höhe der pauschalen Steuer nach der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs richtet.

4. Regelung der Umsetzung auf Gesetzes- und Verordnungsstufe:

   Wir verzichten bewusst auf die Beurteilung von Fragen, die erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess zu klären sind. Dazu zählen insbesondere die konkrete Ausgestaltung des Erhebungsmodells, Fahrzeugdifferenzierungen, der Einführungszeitpunkt sowie die Höhe der Abgabe. Diese Fragen sind erst zu diskutieren, nachdem grundsätzlich über die Unterstellung elektrisch betriebener Fahrzeuge entschieden wurde.

Mit dieser technologieneutralen Verfassungsgrundlage schafft der Bund zeitnah den passenden Rahmen. Zugleich wird berücksichtigt, dass parallele Entwicklungen im Ausland in der Schweiz übernommen werden können. Die allfälligen technologischen Anpassungen zur Erhebung wären nicht isoliert in der Schweiz umzusetzen, was unserem grundsätzlichen Anliegen der Minimierung von Bürokratie und administrativem Aufwand für Unternehmen und Privatpersonen entspricht.

Wir betonen abschliessend unser Interesse, ein tragfähiges, verursachergerechtes und technologisch zukunftsfähiges Erhebungsmodell auszuarbeiten und dies den ordentlichen politischen Verfahren zuzuführen. Gerne stehen wir für die vertiefte Diskussion zur Verfügung und bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Infra Suisse

Christian Wasserfallen
Präsident

Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich verstehen wir die Logik hinter der Einführung einer E-Abgabe. Aufgrund der Ausgangslage muss jedoch klar zwischen der Situation im Personen- und im Güterverkehr unterschieden werden. Die Marktdurchdringung im Güterverkehr ist noch viel tiefer als im Personenverkehr. Zudem sind die Anschaffungskosten eines E-Fahrzeugs im Vergleich zur fossilen Alternative im Güterverkehr vergleichsweise signifikant höher als im Personenverkehr. Die variablen Kosten (u.a. eine E-Abgabe) spielen daher in der Wirtschaftlichkeitsrechnung eine noch höhere Rolle und sprechen dafür, dass diese variablen Kosten mit Bedacht erhöht werden sollten. Wenn die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs innert nützlicher Frist erreicht werden soll, muss daher eine E-Abgabe im Güterverkehr nicht zu früh eingeführt werden und darf nicht zu hoch sein. Zudem muss die Branche frühzeitig wissen, wie hoch die E-Abgabe jeweils mindestens 10 Jahre in Zukunft ist, um Investitionssicherheit zu gewährleisten.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Kommentare unter Punkt 1. Die springenden Punkte sind Investitionssicherheit, die Höhe der Abgabe und der Zeitpunkt der Einführung.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, die Variante Fahrleistung ist einfacher umzusetzen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom erscheint in der Theorie system-logisch. Die Umsetzung würde sich jedoch in der Praxis als schwierig herausstellen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Personenverkehr erscheint Äquivalenz sinnvoll, im Güterverkehr zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht: Die Marktdurchdringung ist noch nicht so hoch plus sind die Anschaffungskosten um ein Vielfaches höher.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Personenverkehr erscheint 2030 sinnvoll. Im Güterverkehr darf die Einführung nicht vor 2035 geschehen, damit die Dekarbonisierungsbemühungen der Branche nicht gebremst werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, eine Tarifdifferenzierung ist grundsätzlich sinnvoll. Jedoch sind die Tarife für den Güterverkehr zu hoch angesetzt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	LKWs werden beladen, damit das Volumen ausgeschöpft wird. Bei leichten Gütern wird so das zulässige Gesamtgewicht sehr oft nicht ausgeschöpft. Dies spricht dafür, den Tarif für den Güterverkehr nach unten anzupassen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne der Gleichbehandlung sollten auch im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge fahrleistungsabhängig besteuert werden.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Wichtig ist, dass Missbrauch möglichst ausgeschlossen werden kann und bekämpft wird.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom wird wohl schwierig umzusetzen sein.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies scheint wohl die einzige Möglichkeit zu sein, falls die Variante Ladestrom gewählt wird.

	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der

Titel	Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	Signifikante Senkung der Tarife unter 1.12 und 1.1.3 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Aufgrund der Ausgangslage muss klar zwischen der Situation im Personen- und im Güterverkehr unterschieden werden. Die Marktdurchdringung im Güterverkehr ist noch viel tiefer als im Personenverkehr. Zudem sind die Anschaffungskosten eines E-Fahrzeugs im Vergleich zur fossilen Alternative im Güterverkehr vergleichsweise signifikant höher als im Personenverkehr. Die variablen Kosten (u.a. eine E-Abgabe) spielen daher in der Wirtschaftlichkeitsrechnung eine noch höhere Rolle und sprechen dafür, dass diese variablen Kosten mit Bedacht erhöht werden sollten. Wenn die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs innert nützlicher Frist erreicht werden soll, muss daher eine E-Abgabe im Güterverkehr nicht zu früh eingeführt werden und darf nicht zu hoch sein. Die Tarife unter 1.1.2 und 1.1.3 müssen daher nach unten angepasst werden.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Mobility Genossenschaft

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 2512_Position Mobility E-Auto-Abgabe

mobility

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Rotkreuz, 18. Dezember 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von E-Fahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für E-Fahrzeuge
Stellungnahme Mobility Genossenschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zur «E-Auto-Abgabe».

Die Mobility Genossenschaft lehnt die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge in der vorgeschlagenen Form und zum aktuellen Zeitpunkt ab. Die Vorlage gefährdet zentrale Fortschritte auf dem Weg zu einer klimafreundlicheren und effizienteren Mobilität und bringt erhebliche praktische Herausforderungen für Flottenbetreiber mit sich:

Bedeutung von Carsharing für Verkehrsentlastung und Klimaziele
Schweizweit ist Mobility mit über 3'200 Fahrzeugen an 1'600 Standorten vertreten. Ein Mobility-Auto ersetzt im Durchschnitt 18 Privatautos und trägt so einen wichtigen Teil zur Verkehrsreduktion und zur Erreichung der Klimaziele bei[1]. Mobility stellt ihre Flotte kontinuierlich auf elektrische Antriebe um – dazu sind wir als Unternehmen auf politische und regulatorische Rahmenbedingungen angewiesen, welche diese Entwicklung aktiv unterstützen und fördern.

Auswirkungen auf Marktentwicklung und Ladeinfrastruktur
Bereits heute stagniert der Markt für Elektrofahrzeuge in der Schweiz – im Gegensatz zu vielen europäischen Ländern, in denen starke Wachstumsraten zu beobachten sind[2]. Eine neue Abgabe würde die Investitionen in die Elektrifizierung von Flotten erschweren, den Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur weiter unter Druck setzen und die Erreichbarkeit des Netto-Null-Ziels gemäss Klima- und Innovationsgesetz zusätzlich gefährden.

Fragwürdige Praxistauglichkeit der Umsetzungsvarianten
Die kilometerbasierte Variante entspricht zwar grundsätzlich der Logik des Carsharings, da Nutzende bereits heute pro gefahrene Kilometer (und Stunden) abrechnen. Sie bringt jedoch praktische Hürden mit sich: Einerseits rechnen wir mit einem beträchtlichen administrativen Aufwand in Bezug auf die Deklaration der km-Stände für Flotten mit mehreren tausend Fahrzeugen. Andererseits scheint die Frage zum Datenschutz bei Auslandfahrten ungeklärt – entsprechende Tracking-Mechanismen wären für Anbieter und Nutzende sensibel. Zudem kommt die fahrleistungsabhängige Abgabe faktisch einem Roadpricing, exklusiv für E-Autos, gleich. Diese Diskriminierung bildet eine zusätzliche Hürde beim Umstieg auf eine klimafreundlichere Mobilität.

---

[1] Die verkehrsentlastende Wirkung von Mobility in der Schweiz
[2] https://www.swiss-emobility.ch/Statistiken/Personenwagen

Mobility Genossenschaft
Suurstoffi 16 – 6343 Rotkreuz
www.mobility.ch – office@mobility.ch

Die vorgeschlagene Steuer auf Ladestrom erscheint zwar administrativ einfacher, ist in der Umsetzung jedoch nur bedingt tauglich: Die Abgabe wäre leicht zu umgehen, da Ladevorgänge an Haushaltssteckdosen oder an nicht registrierten Ladepunkten kaum kontrollierbar sind und zu substanziellen Einnahmeausfällen führen könnten. Für Flottenbetreiber wie Mobility schafft diese Variante zusätzliche Komplexität, weil sämtliche Ladepunkte eindeutig der eigenen Flotte zugeordnet und Missbrauchsfälle ausgeschlossen werden müssten – eine in der Praxis kaum umsetzbare Option.

Die E-Auto-Abgabe wird mit prognostizierten Steuerausfällen bei der Mineralölsteuer begründet. Elektroautos tragen bereits heute über die Automobilsteuer und die Autobahnvignette zur Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds bei. Solange keine marktfreundlicheren Rahmenbedingungen geschaffen sind, ein signifikanter Anteil elektrischer Fahrzeuge im Bestand erreicht ist und die Schweiz sich auf dem Weg zur Erreichung der CO2-Vorgaben befindet, lehnen wir die Einführung weiterer Steuern entschieden ab.

Für Ihre Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Mobility Genossenschaft

Dr. Raoul Stöckle
Präsident der Verwaltungsrats, CEO a.i.

Sybille Theiler
Verantwortliche Public Affairs

Mobility Genossenschaft
Suurstoffi 16 – 6343 Rotkreuz
www.mobility.ch – office@mobility.ch

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Privatim - Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 20260107_privatim_Vernehmlassung Elektrofahrzeuge

privatim
Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten
Conférence des préposé(e)s suisses à la protection des données
Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Per Mail:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 7. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Aus datenschutzrechtlicher Sicht ergeben sich folgende Anträge und Hinweise:

Vorentwurf für ein Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (VE-EFAG)

Nach Art. 13 Abs. 1 Bst. a VE-EFAG kann die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines nach Art. 16 zugelassenen Anbieters ermittelt werden (falls der Bundesrat dies nicht gestützt auf Abs. 2 ausschliesst). Nach Art. 16 VE-EFAG regeln der Bundesrat die Zulassung von Anbietern und das BAZG die technischen und betrieblichen Vorgaben an diese.

Zur datenschutzrechtlichen Qualifikation der Anbieter enthält der erläuternde Bericht widersprüchliche Angaben: Laut Ziff. 5.9.2 sind sie als Bundesorgane zu qualifizieren (S. 89). Nach Ziff. 2.1.6.3 verpflichtet das BAZG die Anbieter in einer Vereinbarung zur Einhaltung der Datenschutzbestimmungen (S. 44). Dies wäre nicht erforderlich, wenn die Anbieter als Bundesorgane gelten würden – was sich nicht schon aus dem Erfordernis einer Zulassung ergibt (so gelten z.B. die Strassentransportunternehmen, die eine Zulassung nach Art. 3 STUG benötigen, deshalb nicht als Bundesorgane). Bundesorgane unterstehen direkt den einschlägigen Vorschriften des Datenschutzgesetzes des Bundes (DSG) und müssen nicht vertraglich dazu verpflichtet werden.

privatim
c/o Datenschutzbeauftragter des Kantons Bern
Poststrasse 25, CH-3072 Ostermundigen
Tel. +41 (31) 633 74 10
praesident@privatim.ch, www.privatim.ch

Laut Ziff. 2.1.6.1 des erläuternden Berichts soll keine geografische Lokalisierung der Fahrtbewegungen erfolgen, der Bund soll nur Kilometerstände bzw. Fahrleistungen beziehen (S. 40). Wesentlich ist, dass dies nicht nur für das BAZG gilt, sondern auch für die Anbieter der Erfassungssysteme. Um dies zu erreichen, muss entweder klar geregelt werden, dass die Erfassung von Fahrleistungen eine öffentliche Aufgabe des Bundes darstellt, oder aber es ist ein gesetzliches Erfassungsverbot zu statuieren (als private Verantwortliche könnten die Anbieter nämlich auch Daten erheben, für die keine gesetzliche Grundlage besteht).

Vorentwurf für ein Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (VE-EFzStG)

Nach Art. 20 Abs. 1 VE-EFzStG soll auf die Bearbeitung von Personendaten nach diesem Gesetz das Datenschutzgesetz des Bundes anwendbar sein. Dies führt zur gleichen Problematik wie bei Art. 17c StromVG: Die Grundversorgung im Sinne der Art. 5 ff. StromVG ist grundsätzlich eine kantonale öffentliche Aufgabe, die zugehörigen Datenbearbeitungen unterstehen dem jeweiligen kantonalen Datenschutzrecht und der kantonalen Aufsicht. Es ist nur gerade die Erfassung von Personendaten innerhalb der Smart Meter für Strom, für die das DSG gilt, alle weiteren Bearbeitungen (Übermittlung an den Netzbetreiber und weitere Verarbeitung durch diesen) unterstehen – wie übrigens auch der Einsatz von Smart Metern für alle anderen Energieträger – dem Datenschutzrecht und der Aufsicht der Kantone. Dies zeichnet sich auch hier ab und erscheint als wenig praktikable Lösung. Wir empfehlen, die datenschutzrechtliche Ordnung vertieft zu prüfen und bieten uns für einen entsprechenden Austausch an.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Buri
Präsident privatim

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Zürich

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 25-01-09-VNLA_SBV_Elektrofahrzeuge

SBV
SSE
SSIC

Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Matthias Engel
Senior Spezialist Politik und Wirtschaft

matthias.engel@baumeister.ch

Zürich, 09.01.2026

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Einführung einer Abgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, sei es als fahrleistungsabhängige Gebühr oder als Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge.

Der Schweizerische Baumeisterverband SBV ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen.

Der SBV unterstützt eine Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um den langfristigen Finanzierungsbedarf der Strasseninfrastruktur zu sichern. Eine Zweckentfremdung eines Teils der Einnahmen lehnt er entschieden ab, da der Strassenverkehr schon heute in beträchtlichem Umfang zur Finanzierung sachfremder Aufgaben herangezogen wird.
Auf Verfassungsstufe sollte einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Bei der späteren Umsetzung auf Gesetzes- und Verordnungsstufe erachtet der SBV die Besteuerung des für Elektrofahrzeuge konsumierten Stroms als vorzugswürdige Lösung.

1.Einleitung

Eine leistungsfähige, sichere und zuverlässige Strasseninfrastruktur ist eine unverzichtbare Grundlage für Mobilität, Versorgung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in der Schweiz. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ist auch künftig auf eine ausreichende, tendenziell höhere finanzielle Ausstattung angewiesen, um das bestehende Verkehrsnetz zu erhalten und bedarfsgerecht gezielt auszubauen.

Mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität nehmen die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen ab. Die Vernehmlassungsvorlage will diese Steuerausfälle kompensieren. Der SBV anerkennt die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung des langfristigen Finanzierungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur und unterstützt dementsprechend die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

SBV
SSE
SSIC
Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

2. Technologieneutraler Grundsatz

Auf Verfassungsstufe sollte einzig und technologieneutral der Grundsatz verankert werden, mit welchem Zweck elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten müssen. Mit der Verfassungsgrundlage und einer Übergangsbestimmung zur Sicherstellung der Finanzierung erhält der Bundesrat den zeitlichen Spielraum, ein tragfähiges, verursachergerechtes und technologisch zukunftsfähiges Erhebungsmodell auszuarbeiten und den ordentlichen politischen Verfahren zuzuführen.

Bei der späteren Umsetzung auf Gesetzes- und Verordnungsstufe erachtet der SBV die Besteuerung des für Elektrofahrzeuge konsumierten Stroms als vorzugswürdige Lösung. Die Variante «Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» basiert direkt auf dem effektiven Energieverbrauch und ist damit verursachergerecht und nachvollziehbar.

3. Übergangslösung ohne Zweckentfremdung

Der SBV erachtet eine Übergangsbestimmung wie in der Vernehmlassungsvariante «Ladestrom»-Übergangslösung aufgezeigt als besten Weg für die kommenden Jahre. Sie sieht die Einführung einer pauschalen Steuer vor für die Fahrzeugarten «Personenwagen», «Kleinbusse», «Lieferwagen» und «leichte Motorwagen» sowie für die ohnehin pauschal besteuerten «Kleinfahrzeuge», wobei sich die Höhe der pauschalen Steuer nach der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs richtet. Ohne eine solche Übergangsbestimmung fehlen ab 2030 pro Jahr rund eine Milliarde Franken Einnahmen zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur.

Die vorgesehene Zweckentfremdung von Einnahmen aus der Abgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge lehnt der SBV entschieden ab, da der Strassenverkehr schon heute in beträchtlichem Umfang zur Finanzierung sachfremder Aufgaben herangezogen wird. Die Gelder müssen vollumfänglich in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen.

4. Keine Stellungnahme zu organisatorischen Fragen

Der SBV äussert sich in dieser Vernehmlassung darüber hinaus bewusst nicht zu weiteren Fragen, die erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess zu klären sind. Dazu zählen insbesondere der Einführungszeitpunkt, allfällige Fahrzeugdifferenzierungen, die Höhe der Abgabe sowie die konkrete Ausgestaltung des Erhebungsmodells. Diese Fragen sind erst zu diskutieren, nachdem Volk und Stände grundsätzlich über die Unterstellung elektrisch betriebener Fahrzeuge entschieden haben.

Eine technologieneutrale Verfassungsgrundlage schafft dafür mit der notwendigen Geschwindigkeit den passenden Rahmen. Zugleich wird mit einer technologieneutralen Herangehensweise hinreichend berücksichtigt, dass auch in der EU entsprechende Bestrebungen bestehen, künftig verbrauchs- oder leistungsabhängige Abgaben auf elektrisch betriebene Fahrzeuge einzuführen, wobei deren genaue Ausgestaltung noch offenliegt.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband SBV

Bernhard Salzmann
Direktor

Dr. Lukas Oesch
Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation

Schweizerischer Baumeisterverband
Weinbergstrasse 49 / Postfach / 8042 Zürich / Telefon +41 58 360 76 00 / verband@baumeister.ch / www.baumeister.ch

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

10. Stellungnahmen Übrige Organisationen und Stellungnehmende

Alain Schwald

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Allgemeine Stellungnahme zur Vernehmlassung Abgabe auf Elektrofahrzeuge – Unterstützung der Variante Ladestrom 1. Ausgangslage und Grundsatz Der technologische Wandel im Verkehrssektor führt zu strukturell sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Einnahmen sind eine zentrale Säule der Strassenfinanzierung. Ohne Systemanpassung entsteht eine Finanzierungslücke. Diese Entwicklung ist absehbar. Sie ist dauerhaft. Die vorgeschlagene Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist deshalb notwendig. Sie dient der Sicherung des Nutzerprinzips. Sie erhält die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. 2. Zeitpunkt der Einführung ab 2030 Der vorgesehene Einführungszeitpunkt ist sachgerecht. Elektrofahrzeuge sind bis 2030 kein Nischenprodukt mehr. Sie erreichen einen relevanten Anteil am Fahrzeugbestand. Eine dauerhafte Ausnahme von der Infrastrukturfinanzierung ist ordnungspolitisch nicht begründbar. Ein reifer Markt benötigt keine fiskalische Schonfrist. Die Abgabe stellt Gleichbehandlung her. 3. Ordnungspolitische Bewertung Die Vorlage stärkt zentrale Prinzipien der Finanzordnung. – Nutzerprinzip – Äquivalenzprinzip – Finanzielle Nachhaltigkeit Wer die Strasse nutzt, beteiligt sich an deren Finanzierung. Unabhängig vom Antrieb. Unabhängig von der politischen Zielsetzung der Technologie. Die Abgabe ist keine Klimaschutzmassnahme. Sie ist eine Finanzierungslösung. Diese Trennung ist sachlich richtig. 4. Unterstützung der Variante Ladestrom Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht. Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert. 5. Technische Umsetzbarkeit Die technische Umsetzung ist realistisch. Moderne Ladeinfrastruktur verfügt über geeichte Messsysteme. Abrechnung und Datenubermittlung sind etabliert. Elektrofahrzeuge sind softwaredefiniert. Ladeverhalten lässt sich steuern. Unterschiedliche Ladearten können differenziert behandelt werden. Pauschale Regelungen für nicht messbare Ladevorgänge sind möglich. Sie

	sind steuerlich bewährt. Sie stellen kein systemisches Hindernis dar. 6. Rolle der Akteure Die Erhebung der Abgabe kann entlang bestehender Wertschöpfungsketten erfolgen. Ladeinfrastrukturbetreiber bieten sich als Abgabesubjekte an (Analog den Tankstellenbetreibern). Zentrale Abrechnungsstellen sind möglich. Eine Vermischung mit netzregulatorischen Aufgaben ist nicht erforderlich. Die Vorlage lässt organisatorische Flexibilität zu. Das ist positiv. 7. Schlussfolgerung Die vorgeschlagene Abgabe ist notwendig. Sie ist fair. Sie ist ordnungspolitisch konsistent. Die Variante Ladestrom ist besonders geeignet. Sie orientiert sich am Energieverbrauch. Sie folgt einem bewährten Besteuerungsprinzip. Ich unterstütze die Vorlage. Und spreche mich klar für die Variante Ladestrom aus.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Allgemeine Stellungnahme zur Vernehmlassung Abgabe auf Elektrofahrzeuge – Unterstützung der Variante Ladestrom 1. Ausgangslage und Grundsatz Der technologische Wandel im Verkehrssektor führt zu strukturell sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Einnahmen sind eine zentrale Säule der Strassenfinanzierung. Ohne Systemanpassung entsteht eine Finanzierungslücke. Diese Entwicklung ist absehbar. Sie ist dauerhaft. Die vorgeschlagene Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist deshalb notwendig. Sie dient der Sicherung des Nutzerprinzips. Sie erhält die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. 2. Zeitpunkt der Einführung ab 2030 Der vorgesehene Einführungszeitpunkt ist sachgerecht. Elektrofahrzeuge sind bis 2030 kein Nischenprodukt mehr. Sie erreichen einen relevanten Anteil am Fahrzeugbestand. Eine dauerhafte Ausnahme von der Infrastrukturfinanzierung ist ordnungspolitisch nicht begründbar. Ein reifer Markt benötigt keine fiskalische Schonfrist. Die Abgabe stellt Gleichbehandlung her. 3. Ordnungspolitische Bewertung Die Vorlage stärkt zentrale Prinzipien der Finanzordnung. – Nutzerprinzip – Äquivalenzprinzip – Finanzielle Nachhaltigkeit Wer die Strasse nutzt, beteiligt sich an deren Finanzierung. Unabhängig vom Antrieb. Unabhängig von der politischen Zielsetzung der Technologie. Die Abgabe ist keine Klimaschutzmassnahme. Sie ist eine Finanzierungslösung. Diese Trennung ist sachlich richtig. 4. Unterstützung der Variante Ladestrom Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht.

	Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert. 5. Technische Umsetzbarkeit Die technische Umsetzung ist realistisch. Moderne Ladeinfrastruktur verfügt über geeichte Messsysteme. Abrechnung und Datenubermittlung sind etabliert. Elektrofahrzeuge sind softwaredefiniert. Ladeverhalten lässt sich steuern. Unterschiedliche Ladearten können differenziert behandelt werden. Pauschale Regelungen für nicht messbare Ladevorgänge sind möglich. Sie sind steuerlich bewährt. Sie stellen kein systemisches Hindernis dar. 6. Rolle der Akteure Die Erhebung der Abgabe kann entlang bestehender Wertschöpfungsketten erfolgen. Ladeinfrastrukturbetreiber bieten sich als Abgabesubjekte an (Analog den Tankstellenbetreibern). Zentrale Abrechnungsstellen sind möglich. Eine Vermischung mit netzregulatorischen Aufgaben ist nicht erforderlich. Die Vorlage lässt organisatorische Flexibilität zu. Das ist positiv. 7. Schlussfolgerung Die vorgeschlagene Abgabe ist notwendig. Sie ist fair. Sie ist ordnungspolitisch konsistent. Die Variante Ladestrom ist besonders geeignet. Sie orientiert sich am Energieverbrauch. Sie folgt einem bewährten Besteuerungsprinzip. Ich unterstütze die Vorlage. Und spreche mich klar für die Variante Ladestrom aus.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der technologische Wandel im Verkehrssektor führt zu strukturell sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Einnahmen sind eine zentrale Säule der Strassenfinanzierung. Ohne Systemanpassung entsteht eine Finanzierungslücke. Diese Entwicklung ist absehbar. Sie ist dauerhaft. Die vorgeschlagene Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist deshalb notwendig. Sie dient der Sicherung des Nutzerprinzips. Sie erhält die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ist systemisch problematisch. Entweder basiert sie auf einer Selbstdeklaration, die faktisch nicht überprüfbar ist. Oder sie erfordert eine technische Überwachung der Fahrleistung, die einen erheblichen Eingriff in die Privatsphäre darstellt. Beides ist ordnungspolitisch nicht akzeptabel.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht. Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger und durch den Betreiber/Verkäufer. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe würde dem Verursacherprinzip widersprechen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der vorgesehene Einführungszeitpunkt ist sachgerecht. Elektrofahrzeuge sind bis 2030 kein Nischenprodukt mehr. Sie erreichen einen relevanten Anteil am Fahrzeugbestand. Eine dauerhafte Ausnahme von der Infrastrukturfinanzierung ist ordnungspolitisch nicht begründbar. Ein reifer Markt benötigt keine fiskalische Schonfrist. Die Abgabe stellt Gleichbehandlung her.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine praktikable Umsetzung setzt entweder eine verlässliche Kontrolle der gefahrenen Kilometer oder eine Selbstdeklaration voraus. Die Selbstdeklaration ist missbrauchsanfällig und kaum überprüfbar. Technische Lösungen mit automatisierter Datenerfassung greifen tief in die

	Privatsphäre ein. Beides spricht gegen die grundsätzliche Umsetzbarkeit.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern

	erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration ist weder effektiv überprüfbar noch missbrauchssicher. Sie schafft Fehlanreize zur Unterdeklaration. Ein Steuersystem darf nicht auf Vertrauen allein basieren, wenn die Kontrollmöglichkeiten faktisch fehlen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht. Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Softwaremässig gut umsetzbar.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Stellungnahme zur Ablehnung der Variante «Fahrleistung» Die Variante «Fahrleistung» wird abgelehnt, da sie grundlegende ordnungspolitische, datenschutzrechtliche und vollzugstechnische Probleme aufweist. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe erfordert zwingend die Erfassung der tatsächlich gefahrenen Kilometer. Dies ist nur auf zwei Wegen möglich: durch Selbstdeklaration oder durch technische Erfassung. Die Selbstdeklaration ist nicht verlässlich überprüfbar. Sie ist missbrauchsanfällig. Sie untergräbt die Steuergerechtigkeit und das Gleichbehandlungsprinzip. Ein Abgabesystem darf nicht auf freiwilliger Ehrlichkeit beruhen, wenn effektive Kontrollmöglichkeiten fehlen. Die technische Erfassung der Fahrleistung setzt eine permanente oder regelmässige Datenerhebung voraus. Dies stellt einen erheblichen Eingriff in die Privatsphäre dar. Die Bewegungsdaten von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern sind besonders schützenswert. Ein solcher Eingriff ist weder notwendig noch verhältnismässig, da mit der Variante Ladestrom eine gleichwertige, weniger invasive Alternative vorliegt. Zudem ist der Vollzug der Fahrleistungsabgabe komplex. Er erfordert neue Kontrollsysteme, neue Marktrollen und hohe administrative Aufwände. Der Nutzen steht in keinem angemessenen Verhältnis zum Umsetzungsrisiko. Schliesslich schafft die Variante Fahrleistung Fehlanreize. Wahlrechte zwischen pauschaler Abgabe, Selbstdeklaration und technischer Erfassung begünstigen strategisches Verhalten. Dies schwächt die Akzeptanz des Systems und erhöht den Vollzugsaufwand. Aus diesen Gründen ist die Variante «Fahrleistung» abzulehnen. Sie ist weder effizient noch verhältnismässig. Sie widerspricht den Grundsätzen eines einfachen, transparenten und fairen Abgabesystems. Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur erfordert eine Lösung, die kontrollierbar, datenschutzkonform und ordnungspolitisch konsistent ist. Diese Anforderungen erfüllt die Variante Ladestrom deutlich besser.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
	Stellungnahme zur Ablehnung der Variante «Fahrleistung» Die Variante «Fahrleistung» wird abgelehnt, da sie grundlegende ordnungspolitische, datenschutzrechtliche und vollzugstechnische Probleme aufweist. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe erfordert zwingend die Erfassung der tatsächlich gefahrenen Kilometer. Dies ist nur auf zwei Wegen möglich: durch Selbstdeklaration oder durch technische Erfassung. Die Selbstdeklaration ist nicht verlässlich überprüfbar. Sie ist missbrauchsanfällig.

Begründung:	Sie untergräbt die Steuergerechtigkeit und das Gleichbehandlungsprinzip. Ein Abgabesystem darf nicht auf freiwilliger Ehrlichkeit beruhen, wenn effektive Kontrollmöglichkeiten fehlen. Die technische Erfassung der Fahrleistung setzt eine permanente oder regelmaessige Datenerhebung voraus. Dies stellt einen erheblichen Eingriff in die Privatsphaere dar. Die Bewegungsdaten von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern sind besonders schützenswert. Ein solcher Eingriff ist weder notwendig noch verhältnismaessig, da mit der Variante Ladestrom eine gleichwertige, weniger invasive Alternative vorliegt. Zudem ist der Vollzug der Fahrleistungsabgabe komplex. Er erfordert neue Kontrollsysteme, neue Marktrollen und hohe administrative Aufwaende. Der Nutzen steht in keinem angemessenen Verhaeltnis zum Umsetzungsrisiko. Schliesslich schafft die Variante Fahrleistung Fehlanreize. Wahlrechte zwischen pauschaler Abgabe, Selbstdeklaration und technischer Erfassung beguenstigen strategisches Verhalten. Dies schwächt die Akzeptanz des Systems und erhöht den Vollzugsaufwand. Aus diesen Gründen ist die Variante «Fahrleistung» abzulehnen. Sie ist weder effizient noch verhältnismaessig. Sie widerspricht den Grundsätzen eines einfachen, transparenten und fairen Abgabesystems. Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur erfordert eine Lösung, die kontrollierbar, datenschutzkonform und ordnungspolitisch konsistent ist. Diese Anforderungen erfüllt die Variante Ladestrom deutlich besser.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
	Stellungnahme zur Vernehmlassung Abgabe auf Elektrofahrzeuge – Unterstützung der Variante Ladestrom 1. Ausgangslage und Grundsatz Der technologische Wandel im Verkehrssektor führt zu strukturell sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Einnahmen sind eine zentrale Säule der Strassenfinanzierung. Ohne Systemanpassung entsteht eine Finanzierungslücke. Diese Entwicklung ist absehbar. Sie ist dauerhaft. Die vorgeschlagene Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist deshalb notwendig. Sie dient der Sicherung des Nutzerprinzips. Sie erhält die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. 2. Zeitpunkt der Einführung ab 2030 Der vorgesehene Einführungszeitpunkt ist sachgerecht. Elektrofahrzeuge sind bis 2030 kein Nischenprodukt mehr. Sie erreichen einen relevanten Anteil am Fahrzeugbestand. Eine dauerhafte Ausnahme von der Infrastrukturfinanzierung ist ordnungspolitisch nicht begründbar. Ein reifer Markt benötigt keine fiskalische Schonfrist. Die Abgabe stellt Gleichbehandlung her. 3. Ordnungspolitische Bewertung Die Vorlage stärkt zentrale Prinzipien der Finanzordnung. – Nutzerprinzip – Äquivalenzprinzip – Finanzielle Nachhaltigkeit Wer die Strasse nutzt, beteiligt sich an deren Finanzierung. Unabhängig vom Antrieb.

Begründung:	Unabhängig von der politischen Zielsetzung der Technologie. Die Abgabe ist keine Klimaschutzmassnahme. Sie ist eine Finanzierungslösung. Diese Trennung ist sachlich richtig. 4. Unterstützung der Variante Ladestrom Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht. Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert. 5. Technische Umsetzbarkeit Die technische Umsetzung ist realistisch. Moderne Ladeinfrastruktur verfügt über geeichte Messsysteme. Abrechnung und Datenubermittlung sind etabliert. Elektrofahrzeuge sind softwaredefiniert. Ladeverhalten lässt sich steuern. Unterschiedliche Ladearten können differenziert behandelt werden. Pauschale Regelungen für nicht messbare Ladevorgänge sind möglich. Sie sind steuerlich bewährt. Sie stellen kein systemisches Hindernis dar. 6. Rolle der Akteure Die Erhebung der Abgabe kann entlang bestehender Wertschöpfungsketten erfolgen. Ladeinfrastrukturbetreiber bieten sich als Abgabesubjekte an (Analog den Tankstellenbetreibern). Zentrale Abrechnungsstellen sind möglich. Eine Vermischung mit netzregulatorischen Aufgaben ist nicht erforderlich. Die Vorlage lässt organisatorische Flexibilität zu. Das ist positiv. 7. Schlussfolgerung Die vorgeschlagene Abgabe ist notwendig. Sie ist fair. Sie ist ordnungspolitisch konsistent. Die Variante Ladestrom ist besonders geeignet. Sie orientiert sich am Energieverbrauch. Sie folgt einem bewährten Besteuerungsprinzip. Ich unterstütze die Vorlage. Und spreche mich klar für die Variante Ladestrom aus.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
	Stellungnahme zur Vernehmlassung Abgabe auf Elektrofahrzeuge – Unterstützung der Variante Ladestrom 1. Ausgangslage und Grundsatz Der technologische Wandel im Verkehrssektor führt zu strukturell sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Einnahmen sind eine zentrale Säule der Strassenfinanzierung. Ohne Systemanpassung entsteht eine Finanzierungslücke. Diese Entwicklung ist absehbar. Sie ist dauerhaft. Die vorgeschlagene Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist deshalb notwendig. Sie dient der Sicherung des Nutzerprinzips. Sie erhält die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. 2. Zeitpunkt der Einführung ab 2030

Begründung:	Der vorgesehene Einführungszeitpunkt ist sachgerecht. Elektrofahrzeuge sind bis 2030 kein Nischenprodukt mehr. Sie erreichen einen relevanten Anteil am Fahrzeugbestand. Eine dauerhafte Ausnahme von der Infrastrukturfinanzierung ist ordnungspolitisch nicht begründbar. Ein reifer Markt benötigt keine fiskalische Schonfrist. Die Abgabe stellt Gleichbehandlung her. 3. Ordnungspolitische Bewertung Die Vorlage stärkt zentrale Prinzipien der Finanzordnung. – Nutzerprinzip – Äquivalenzprinzip – Finanzielle Nachhaltigkeit Wer die Strasse nutzt, beteiligt sich an deren Finanzierung. Unabhängig vom Antrieb. Unabhängig von der politischen Zielsetzung der Technologie. Die Abgabe ist keine Klimaschutzmassnahme. Sie ist eine Finanzierungslösung. Diese Trennung ist sachlich richtig. 4. Unterstützung der Variante Ladestrom Die Variante Ladestrom ist systemisch schlüssig. Sie knüpft direkt an den Energieverbrauch an. Sie ist transparent und verursachergerecht. Der Stromverbrauch eines Elektrofahrzeugs ist messbar. Er korreliert eng mit der Fahrleistung. Er bildet die Nutzung der Infrastruktur indirekt, aber ausreichend präzise ab. Analogie: Wie bei fossilen Treibstoffen erfolgt die Besteuerung uber den Energieträger. Dieses Prinzip ist bewährt. Es ist verständlich. Es ist akzeptiert. 5. Technische Umsetzbarkeit Die technische Umsetzung ist realistisch. Moderne Ladeinfrastruktur verfügt über geeichte Messsysteme. Abrechnung und Datenubermittlung sind etabliert. Elektrofahrzeuge sind softwaredefiniert. Ladeverhalten lässt sich steuern. Unterschiedliche Ladearten können differenziert behandelt werden. Pauschale Regelungen für nicht messbare Ladevorgänge sind möglich. Sie sind steuerlich bewährt. Sie stellen kein systemisches Hindernis dar. 6. Rolle der Akteure Die Erhebung der Abgabe kann entlang bestehender Wertschöpfungsketten erfolgen. Ladeinfrastrukturbetreiber bieten sich als Abgabesubjekte an (Analog den Tankstellenbetreibern). Zentrale Abrechnungsstellen sind möglich. Eine Vermischung mit netzregulatorischen Aufgaben ist nicht erforderlich. Die Vorlage lässt organisatorische Flexibilität zu. Das ist positiv. 7. Schlussfolgerung Die vorgeschlagene Abgabe ist notwendig. Sie ist fair. Sie ist ordnungspolitisch konsistent. Die Variante Ladestrom ist besonders geeignet. Sie orientiert sich am Energieverbrauch. Sie folgt einem bewährten Besteuerungsprinzip. Ich unterstütze die Vorlage. Und spreche mich klar für die Variante Ladestrom aus.

AMAG Group AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	--

Anhang: VNL_Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen_Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge_AMAG Gruppe

AMAG Group AG
Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Datum Cham, 9. Januar 2026

Betreff **Vernehmlassungsverfahren | Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge | Ablehnung durch die AMAG Gruppe**

AMAG Group AG
Dino Graf
Leiter Group Communication
Alte Steinhauserstrasse 12
6330 Cham
Telefon +41 44 269 53 00

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Die AMAG Gruppe dankt für die Möglichkeit, zur vorgeschlagenen Abgabe auf die Fahrleistung beziehungsweise zur Steuer auf den Ladestrom von Elektrofahrzeugen Stellung zu nehmen.

Als eines der führenden Unternehmen der Schweizer Mobilitätsbranche mit einer klaren Ambition zur Dekarbonisierung unseres Geschäfts bis 2040 sehen wir die Transformation zur Elektromobilität als zentralen Beitrag für die Erreichung der Schweizer Klimaziele. Die Schweiz hat sich im europäischen Vergleich beim Hochlauf der Elektromobilität deutlich zurückentwickelt und belegt aktuell nur noch einen enttäuschenden 13. Platz. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in den fehlenden und teilweise kontraproduktiven Rahmenbedingungen. Die Diskussion um eine Besteuerung der Elektromobilität zum jetzigen Zeitpunkt sendet ein falsches Signal und gefährdet die Erreichung der Netto-Null-Ziele sowie die langfristige Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes.

Die Vernehmlassungsvorlage weisen wir in der vorliegenden Form zurück. Sie weist erhebliche Mängel auf, hemmt die weitere Verbreitung der Elektromobilität und stellt ein wesentliches Hindernis für die Erreichung des von der Schweizer Stimmbevölkerung beschlossenen Netto-Null-Ziels bis 2050 dar. Aus den nachfolgenden Gründen sprechen wir uns klar gegen diese Vorlage aus:

Grundsätzliches
Wir verstehen und unterstützen die Notwendigkeit, dass Verkehrsteilnehmende ihren gerechten Anteil an der Finanzierung der Infrastruktur leisten müssen. Die Automobilwirtschaft sowie die Automobilistinnen und Automobilisten zahlen jährlich Steuern und Abgaben im Umfang von rund 13 Milliarden Franken an Bund und Kantone. Das

entspricht einem Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent (inklusive der externen Kosten des Strassenverkehrs auf Basis der bis 2024 gültigen Methodik). Während die Strasse durch die Strassennutzenden bei einer verursachergerechten Mittelverwendung vollumfänglich selbst finanziert wird, beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs lediglich rund 50 Prozent und jener des Fahrrad- oder Langsamverkehrs null Prozent. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit wäre daher für alle Verkehrsmittel zu realisieren. Massnahmen, die die Tendenz von «Road Pricing[1]» haben, lehnen wir entschieden ab. Ein ganzheitliches «Mobility Pricing»[2] hingegen unterstützen wir. Eine weitere Quersubventionierung der Verkehrsmittel und -träger durch neue Steuern zulasten der Schweizer Automobilwirtschaft sowie der Automobilistinnen und Automobilisten ist durch eine Branche in der Transformation nicht mehr finanzierbar.

Fehlerhafte Marktprognose, fehlende Dringlichkeit und falsche Anreizwirkung
Das Entwicklungsszenario zum Hochlauf der Elektromobilität, welches zu einem Bestand an Fahrzeugen von 30 Prozent führt, die keinen Beitrag zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten, beruht auf einer **falschen Datengrundlage, berücksichtigt keine Verhaltensänderungen und führt folglich zu einer fehlerhaften Marktprognose**.

Wenn zum Ende des Kalenderjahres 2030 ein Anteil von 30 Prozent Steckerfahrzeuge im Gesamtwagenpark erwartet wird, entspricht dies rund 1'450'000 Personenwagen. Per September 2025 sind im Bestand 5.2% Elektrofahrzeuge und 2.6% Plug-in-Hybride, etwa 380'000 Fahrzeuge. Der Nachholbedarf in den nächsten fünf Kalenderjahren (2026-2030) beträgt somit rund 1'070'000 Fahrzeuge, die einen fossilen Antrieb ablösen müssten. Das entspricht einer jährlichen Inverkehrbringungsmenge von über 210'000 elektrischen Fahrzeugen. Bei einem Neuwagenabsatz im Jahr 2025 von 234'000 würde dies bedeuten, dass ab sofort fast ausschliesslich Steckerfahrzeuge in den Verkehr gebracht werden müssten, damit dieses Szenario eintritt. Dies ist selbstverständlich realitätsfremd. Durch die geplante vorzeitige erhebliche Verteuerung der Elektromobilität in der Schweiz rechnen wir zudem mit einer deutlichen Verschlechterung der Nachfragesituation – ganz entgegen den Einschätzungen im Erläuternden Bericht (vgl. Ziffer 4.5). Ein einfaches Beispiel veranschaulicht dies: Ein VW Golf mit 5.2 Liter/100 km Verbrauch bei 1.65 CHF/l Benzinkosten verursacht ungefähre Betriebskosten von 8.60 CHF/100 km. Ein VW ID.3 mit 16.3 kWh/100 km Verbrauch bei 50.5 Rp/kWh (durchschnittlicher Energiepreis beim Laden zuhause von 27.7 Rp/kWh zzgl. die E-Abgabe von 22.8 Rp/kWh) verursacht ungefähre Betriebskosten von 8.25 CHF/100 km. Das Laden an öffentlichen Schnellladestationen wird mit der geplanten Besteuerung mindestens 50 Prozent teurer als das Tanken werden. Plug-in-Hybrid-Fahrende werden bei diesem neuen Preisgefüge ihr Verhalten ändern und günstig tanken statt teuer laden.

---

[1] Gebühren für die Strassennutzung (Strassenbenützung, strecken- oder zeitabhängige Gebühren, Staugebühren und andere Gebühren für die Nutzung bestimmter Fahrzeugklassen oder Energiequellen).

[2] Gebührensystem, das darauf abzielt, das Mobilitätsverhalten ganzheitlich zu steuern und die Nachfrage zu beeinflussen (für individuelle Mobilität, gewerbliche Mobilität als auch für den öffentlichen Verkehr).

Der Hochlauf der Plug-in-Hybride wird deshalb weder zu Einnahmeausfällen für den NAF führen noch einen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele leisten. In Anbetracht der Besteuerungsvorschläge ist für die Frage nach den künftigen Einnahmen des NAF entsprechend die Entwicklung der BEV-Absätze und der Elektrofahrzeuge im Bestand ausschlagegebend. Für die Elektromobilität gilt jedoch: fehlende wirtschaftliche Vorteile, fehlende Ladeinfrastruktur für Mieterinnen und Mieter sowie Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer (~ 70 Prozent der Bevölkerung) und fehlende Ladeinfrastruktur in den Städten (~ 30 Prozent der Bevölkerung) verhindern, dass die breite Bevölkerung elektrisch unterwegs sein kann.

Prekäre Marktsituation der Schweizer Automobilwirtschaft im europäischen Kontext
Die aktuellen Herausforderungen für die Schweizer Automobilwirtschaft könnten nicht grösser sein. Seit sechs Jahren liegen die Gesamtvolumen der verkauften Fahrzeuge etwa 20 Prozent unter den Vor-Pandemie-Volumen. Dies hat Flurbereinigungen im Bereich der Garagendichte und den Abbau von Stellen zur Folge. Gleichzeitig weiten die Hersteller das Angebot an emissionsarmen und -freien Antrieben massiv aus und steigern die Leistungsfähigkeit der Produkte auch aufgrund der vom Volk festgelegten Netto-Null-Zielsetzung. Der bisherige Leistungsausweis der Emissionsreduktion bei Neufahrzeugen in den vergangenen zwei Jahrzehnten führte zu einer Reduktion des durchschnittlichen CO2-Ausstosses um mehr als 50 Prozent[3].

Im vergangenen Jahrzehnt wurde das Angebot an Steckerfahrzeugen (mit rein elektrischem Antrieb oder Plug-in-Hybridantrieb[4]) auf über 300 Fahrzeugmodelle ausgebaut, wodurch diese Fahrzeugarten attraktiver wurden. Damit hat die Schweizer Automobilindustrie ihre Verantwortung für die Bereitstellung skalierbarer und funktionierender Lösungsansätze zur Erreichung der Klimaziele wahrgenommen. Obwohl die Produktentwicklung von Fahrzeugen voranschreitet, erleben wir in der Schweiz seit drei Jahren eine Stagnation der Zulassungsleistung von Steckerfahrzeugen. Mit einer aktuellen Penetration von 34 Prozent (PW-Stand: 31.12. 2025) werden die vom Bundesrat in der «Roadmap Elektromobilität» avisierten Zielsetzungen von 50 Prozent bis Ende 2025 deutlich verfehlt. Dieser Anteil ist auch notwendig, um die Emissionsgrenzwerte nach dem CO2-Gesetz (SR 641.71) und der CO2-Verordnung (SR 641.711) sanktionsfrei zu erreichen. Aufgrund dieser Zielverfehlung drohen den Schweizer Fahrzeugimporteuren Sanktionsfolgen im Umfang von mehreren hundert Millionen Franken. Dies würde die Wirtschaft belasten und letztlich zu einer Verteuerung der individuellen und gewerblichen Mobilität führen.

Die Nachfrage an Elektrofahrzeugen wird durch regulatorische und finanzielle Belastungen der Kantone und des Bundes negativ beeinflusst. Anstatt das gesamte «Ökosystem Elektromobilität» grundlegend zu verbessern, werden die Rahmenbedingungen durch die

[3] Quelle: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/787621/umfrage/durchschnittliche-co2-emissionen-neuer-personenwagen-in-der-schweiz/

[4] Plug-in-Hybrid Antrieb. In die Kategorie der PHEV werden Range Extender Modelle (REX) mit elektrischem Antrieb dazu gezählt, da diese teilweise extern aufgeladen werden können.

vorgeschlagene Abgabe drastisch verschlechtert. Dazu kommt eine Verschlechterung der E-Mobilitätsrahmenbedingungen auf der kantonalen Ebene: Nach dem Kanton Genf wird auch die EV-Motorfahrzeugsteuer in den Kantonen Aargau und St.Gallen erhöht. Dadurch werden die vom Stimmvolk gesetzten Klimaziele unerreichbar. Andere Länder sehen temporäre oder dauerhafte Steuervorteile vor, gewähren Kauf- oder Finanzierungsbeiträge oder bieten andere Vorteile für die Elektrofahrer an. Der auch in der EU-Mitgliedsländern ungenügende Steckerfahrzeuganteil sowie die damit drohenden Strafen für die Emissionszielverfehlung der Automobilbranche führten dazu, dass die EU im Dringlichkeitsverfahren eine Flexibilisierung für Personenwagen und Lieferwagen in den Jahren 2025-2027 beschloss (http://bit.ly/3LkoVz4) – eine ähnliche Gleichbehandlung in der Schweiz dürfte dazu mit Zeitverzug im Sommer 2026 in die Ratsbehandlung des Parlaments gehen. Weiter hat die Europäische Kommission die Überarbeitung der CO2-Regulierung im Verkehrssektor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autowirtschaft in Aussicht gestellt (https://commission.europa.eu/news-and-media/news/taking-action-clean-and-competitive-automotive-sector-2025-12-16_en). Demgegenüber bestehen aktuell für die Schweizer Automobilwirtschaft hierzulande ungleich restriktivere Rahmenbedingungen.

Politik des Bundesrats verhindert weitere Ausbreitung der E-Mobilität

Anstelle einer unterstützenden Haltung des Bundesrates für eine positive Stimulierung der Elektrofahrzeug-Nachfrage wurde per 1. Januar 2024 eine Ausweitung der Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge beschlossen. Parallel zur laufenden Vernehmlassung der titelerwähnten Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge (im Folgenden «E-Abgabe» genannt) finden im Parlament auch die ersten Beratungen zur zukünftigen Besteuerung (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA) der elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeuge statt.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage stellt sich für uns die zentrale Frage, ob der Erhalt der Querfinanzierung aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eine höhere Priorität geniesst als die CO2-Zielerreichung im Verkehrssektor. Würde die Finanzierungsfrage stärker gewichtet, würde dies zum einseitigen Nachteil der Schweizer Automobilwirtschaft und zu Lasten der Schweizer Klimaziele erfolgen.

Völlig inkonsistente Rahmenbedingungen bei neuen Fahrzeugkonzepten

Die Branche ist bereit mit neuen Fahrzeugkonzepten, Mobilitätsangebote mit geringeren negativen externen Effekten zu machen. Fahrzeuge im jungen L7e-Segment sind beispielsweise rund zwei Drittel flächen- und energieeffizienter und könnten einen Beitrag zur Transformation der Mobilität leisten – vorausgesetzt die Rahmenbedingungen würden dies ermöglichen. Neben der neuen Importsteuerbelastung und der Nicht-Anrechenbarkeit bei den CO2-Emissionen verunmöglicht die geplante Energiesteuer den Markthochlauf eines neuen Fahrzeugsegments allerdings vollends.

Keine Zweckentfremdung der Finanzmittel der Strassenbenutzer
Ein gewichtiger Teil der Mineralölsteuer (40 Prozent) und der geplanten E-Abgabe (34 Prozent) würde in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. Die Strassenbenutzenden zahlen heute über 1 Milliarde Franken jährlich in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Strassenverkehr und dessen Infrastruktur haben also keine Finanzierungsprobleme auf der Einnahmeseite. Die geäufneten Mittel fliessen jedoch in verschiedene verkehrsmittelfremde Gefässe (BIF und allgemeiner Bundeshaushalt). Anstelle neuer Steuern und Abgaben gilt es, die Mittel ausschliesslich der Strasseninfrastruktur zufliessen zu lassen und die Zweckentfremdung zu stoppen. In der Vorlage steht, dass mindestens 50 Prozent der Beiträge aus der Automobilsteuer in den NAF fliessen sollen, der Rest in die allgemeine Bundeskasse. Eine Aufteilung der Mittelverwendung aus der Automobilsteuer ist für uns inakzeptabel. Die Automobilsteuer muss vollständig in den NAF fliessen – so unsere Forderung.

Sistierung der Vorlage E-Abgabe bis 30 Prozent Gesamtmarktanteil erreicht ist
Im Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 wurde aufgrund des wachsenden Anteils an Steckerfahrzeugen ein Einführungszeitpunkt per spätestens 2030 gefordert. Der Markthochlauf erfolgt jedoch bisher nicht wie erwartet. Einen fixen Einführungszeitpunkt der E-Abgabe ab 2030 lehnen wir dezidiert ab. Statt auf die Zahl der Neuzulassungen abzustellen, ist der entscheidende Faktor die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen im Gesamtmarkt. Die E-Abgabe ist an den Grenzwert in der Gesamtflotte zu koppeln. Wir fordern, die Einführung der Steuer auf E-Fahrzeuge zu sistieren, bis der Anteil BEV im Gesamtwagenpark 30 Prozent beträgt. Wird stattdessen die E-Abgabe früher eingeführt, verunmöglicht dies die weitere Ausbreitung der Elektromobilität und das Erreichen der Klimaziele (siehe oben).

Unsere Forderungen im Überblick:
Kernforderungen:

- **Rückzug und Überarbeitung der Vorlage**, bis der Anteil Elektrofahrzeuge im **Gesamtwagenpark 30 Prozent** beträgt.
- **Vollständige Transferierung der 1.3 Milliarden Finanzierungsleistungen** der Automobilwirtschaft von der allgemeinen Staatskasse **hin zum NAF**, sofern die Fondsreserve des NAF 300 Millionen Franken unterschreitet.
- **Keine Kürzung** der Einlagen in den **BIF/NAF** durch Transferierung der von der Automobilwirtschaft finanzierten **Beiträge** an den **allgemeinen Bundeshaushalt** im Sinne eines Entlastungsprogramms für die Staatsfinanzen.
- **Die Mittel der Automobilsteuer müssen weiterhin dauerhaft zweckgebunden und vollumfänglich in den NAF fliessen.** Es darf keinen Mittelabzug in die allgemeine Bundeskasse geben.

Eventualforderung:

- Anpassung der Mittelverwendung des NAF ist auf die für dem Strassenverkehr dienlichen Auf- und Ausbauvorhaben (für Ladeinfrastruktur oder Massnahmen, die zu günstigen Energiekosten für die individuelle oder gewerbliche Strassenmobilität führen) auszuweiten.

Freundliche Grüsse

Helmut Ruhl
Chief Executive Officer

Dino Graf
Leiter Group Communication

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	--

Avenergy Suisse

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 260107 STLN E Mob Avenergy Suisse

AVENERGY SUISSE

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 7. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme Avenergy Suisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung zu nehmen.

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Energieträger in der Schweiz. Die Mitglieder unseres Verbandes wickeln den Import flüssiger Treibstoffe ab und organisieren ihre Lagerung und Verteilung im Markt. Sie betreiben Pflichtlager der Brenn- und Treibstoffe und gewährleisten so die Versorgungssicherheit mit den wichtigsten Energieträgern des Landes. Avenergy Suisse engagiert sich für den Erhalt rsp. die Schaffung des freien Wettbewerbs zwischen allen Energieträgern.

Vor diesem Hintergrund unterstützt Avenergy Suisse die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge ausdrücklich.
Die Vorlage adressiert gezielt jene Fahrzeugkategorien, die heute nicht über die Mineralölsteuer zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen. Für Avenergy Suisse ist entscheidend, dass auf Verfassungsstufe der Grundsatz verankert wird, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten müssen. Die neue Abgabe muss in ihrer Wirkung und Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen.

Spitalgasse 5 · CH-8001 Zürich · +41 44 218 5010 · avenergy.ch

Wir erachten jedoch die beiden vorgeschlagenen Finanzierungsvarianten als in der Praxis schwer umsetzbar. Eine Festlegung auf eine bestimmte Erhebungsmethode bereits auf Verfassungsstufe erscheint nicht notwendig und ist angesichts des raschen technologischen Wandels weder zweckmässig noch zielführend. Daher ersuchen wir den Bundesrat, eine neue Variante zu prüfen, welche auf dem Stromverbrauch basiert, wobei der Verbrauch direkt auf Fahrzeugebene gemessen werden sollte. Eine Übergangsbestimmung soll ermöglichen, bis zur späteren gesetzlichen Ausgestaltung eine moderat ausgestaltete Pauschale zu erheben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse

Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Baustoff Kreislauf Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss Verursacherprinzip ist die Abgabe auf Elektrofahrzeuge und insbesondere deren Verwendung sachlich richtig. Vorbehalte meldet der Verband Baustoff Kreislauf Schweiz beim Zeitpunkt der Einführung an. Der Markt für E-Lastwagen ist noch jung und die Transformation bei den Unternehmen - von Diesel auf Elektro umzustellen - steht erst am Anfang. Die ökonomische Frage ist bei der Dekarbonisierung des Fahrzeugparks elementar. Eine zu frühe Einführung von Abgaben und Steuern würde diese Transformation im besten Fall bremsen, im schlechteren Fall zum Erliegen bringen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abrechnung der LSVA basiert auf einem System, das für die Abrechnung via Fahrleistung taugt. Die Einführung wäre für die Unternehmen daher mit einem überschaubaren Aufwand umsetzbar.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Steuer via Ladestrom würde die Lastwagen benachteiligen, da die steuerliche Belastung höher ist, als bei der Mineralölsteuer. Viele Unternehmen haben zudem eigene Ladestationen (häufig in Kombination mit Photovoltaik) und müssten diese nachrüsten. Der finanzielle und administrative Aufwand ist zu gross.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies würde dem Verursacherprinzip nicht gerecht.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Begründung dazu wurde bereits bei Punkt 1.1 ausgeführt. Der Bericht von Swiss e-Cargo im Auftrag des Bundesamtes für Energie vom 29. Oktober 2025 zu "Entscheidungsgrundlagen und nationale Szenarien für die Elektrifizierung der schweren Nutzfahrzeuge in der Schweiz" zeigt auf, dass der Kostennachteil von E-Lastwagen durch höhere Investitionskosten gegenüber Dieselfahrzeugen durch die LSVA-Befreiung und aufgrund tieferer Abgaben teilweise kompensiert wird. Die zu führe Einführung von Abgaben würde die Transformation gefährden, die noch am Anfang steht.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss Verursacherprinzip.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante ist aus Sicht des Verbandes nicht umzusetzen.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

CDM Smith

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	--

Anhang: Consultation RFI Suisse_Avis de CDM Smith_version_francaise

AVIS FORMULÉE SUITE A LA DEMANDE D'INFORMATION (RFI)
JANVIER 2026

Consultation sur la taxation des véhicules électriques

Préparé pour :

LA CONFEDERATION SUISSE

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

CDM Smith

Contents

Objectifs du présent document **1**

Introduction et contexte **2**

Présentation de notre organisation 2

Contexte suisse et enjeux de la consultation 3

Expériences internationales en matière de fiscalité des véhicules électriques **5**

Le cadre international 5

Nouvelle-Zélande 6

Etats-Unis 7

Programmes and projets pilotes « RUC » 7

Perception basée sur le courant de recharge (kWh) 10

Plans futurs 11

Enseignements **13**

Redevances kilométriques 13

Taxes basées sur l'énergie consommée par les véhicules électriques 18

Conclusion **20**

Objectifs du présent document

Le présent document constitue l'avis de CDM Smith à la demande d'information (RfI) portant sur les approches internationales en matière de fiscalité et de tarification des véhicules électriques. Il offre un aperçu structuré des expériences menées dans divers pays, analyse de quelques meilleures pratiques observées, et met en évidence quelques enseignements susceptibles d'éclairer davantage le développement futur des politiques publiques en Suisse.

Le document s'organise comme suit : une première section introductive présente brièvement notre organisation ainsi que le contexte suisse et international. Une synthèse des expériences internationales est ensuite proposée, avec un accent particulier sur la Nouvelle-Zélande et les États-Unis, suivie d'un exposé des principaux enseignements. Le document examine ensuite les mécanismes de redevances kilométriques et les modèles de taxation fondés sur la consommation énergétique des véhicules électriques. Il se conclut par une synthèse des résultats et des éléments de réflexion. L'analyse est étayée par plusieurs études de cas détaillées.

Introduction et contexte

Présentation de notre organisation

CDM Smith est un cabinet de conseil en ingénierie établi aux États-Unis. Il soutient les autorités publiques dans des projets relevant principalement des domaines de l'eau, de la construction et des transports. L'entreprise est active aux États-Unis, au Canada, en Europe, en Inde, au Moyen-Orient, en Australie/Nouvelle-Zélande ainsi qu'en Amérique latine. CDM Smith dispose notamment d'une présence établie en Europe, où l'entreprise accompagne depuis plusieurs décennies des autorités nationales et régionales dans des projets d'infrastructures, de mobilité et de planification.

CDM Smith est le prestataire de référence aux États-Unis pour le développement de modèles de financement alternatifs, notamment les redevances liées à la prestation kilométrique (road user charging, RUC). L'acquisition, en 2021, de Milestone Solutions – leader mondial des systèmes de redevances kilométriques – a renforcé cette capacité.

Grâce à cette intégration, CDM Smith a étendu son expertise aux travaux menés en Europe, où l'entreprise a accompagné des administrations européennes sur des questions de tarification des poids lourds, de transition vers des modèles kilométriques et à l'intégration de technologies reposant sur le système mondial de navigation par satellites (GNSS) dans des systèmes de péage. Leur expertise couvre notamment les approches adoptées en Allemagne, en Belgique et en Europe centrale pour les systèmes de tarification des véhicules lourds fondés sur la distance, ainsi que des travaux de conseil auprès de la Commission européenne sur la fixation des tarifs et les bonnes pratiques en matière de redevances kilométriques pour les poids lourds dans trois États membres, ainsi que pour les vignettes applicables aux véhicules légers à l'échelle de l'Union européenne.

CDM Smith a par ailleurs soutenu plus de seize États américains dans la conception et la mise en œuvre de programmes RUC, dont :

- Hawaï (développement et déploiement du programme RUC)
- Utah (accompagnement depuis la phase de lancement)
- Plusieurs États engagés dans des projets pilotes, recherches législatives ou études de faisabilité

L'entreprise a également accompagné des réformes de tarification routière en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Des informations complémentaires sur notre expertise en matière de redevance liée à la prestation kilométrique sont disponibles à l'adresse suivante :
https://www.cdmsmith.com/en/client-solutions/insights/ruc-at-cdm-smith

Contexte suisse et enjeux de la consultation

Comme de nombreuses juridictions, la Suisse est confrontée à une diminution progressive des recettes issues de la fiscalité traditionnelle sur les carburants. L'essor des véhicules électriques (EV), hybrides rechargeables (PHEV) et les nouvelles générations de moteurs thermiques plus efficients, entraîne :

- Une baisse des recettes proportionnelles au kilométrage parcouru
- Des disparités fiscales croissantes entre conducteurs à faible et fort kilométrage
- Des questions d'équité pour les détenteurs de véhicules électriques non soumis à une taxe liée à l'énergie consommée

Les documents de la consultation placent explicitement les deux options envisagées – une redevance au kilomètre et une taxe sur l'électricité de recharge – sur un pied d'égalité. Afin de garantir une analyse équilibrée et transparente, en cohérence avec la neutralité attendue par la Confédération et d'éviter toute conclusion hâtive ou impression de parti-pris, il est essentiel de tenir compte :

- Du contexte institutionnel et technique suisse, notamment l'expérience de la LSVA
- Des conditions locales susceptibles d'orienter différemment l'évaluation des deux modèles
- D'une méthodologie de comparaison claire entre les deux modèles, en cohérence avec les attentes de la consultation, incluant :
    - Les coûts de mise en œuvre (systèmes techniques, adaptation des infrastructures, coûts pour les ménages)
    - La proportionnalité à l'usage et la capacité de chaque modèle à refléter fidèlement l'utilisation du réseau routier
    - Les risques de fraude et coûts de contrôle (exactitude des données, fiabilité des équipements, potentiel d'évasion)
    - L'équité fiscale entre profils d'usagers (distribution des coûts entre conducteurs urbains/ruraux, véhicules légers/lourds, usagers fréquents/occasionnels)
    - La compatibilité avec les technologies futures (véhicules à hydrogène, systèmes intégrés télématiques, solutions hybrides)
    - L'acceptabilité publique et simplicité administrative
    - L'intégration avec les systèmes existants, en particulier la LSVA.

Bien que de nombreux enseignements pertinents (présentés ci-après) proviennent de la Nouvelle-Zélande et des États-Unis, plusieurs spécificités suisses justifient une analyse prudente et contextualisée :

- Un **cadre institutionnel mature** pour la perception d'une redevance kilométrique pour les poids lourds (soit la *Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*, LSVA), grâce à l'expérience opérationnelle longue et robuste de la LSVA, incluant mesure automatisée, contrôle et conformité.
- Un **parc de véhicules en forte transition**, encore limité en véhicules 100 % électriques, ce qui peut rendre pertinente une phase d'introduction progressive.
- Une **sensibilité élevée aux questions de protection des données**, déjà observée dans le cadre de la LSVA, pouvant nécessiter la mise à disposition d'options de déclaration manuelles non intrusives.
- Un **territoire compact et frontalier**, impliquant un traitement particulier des visiteurs étrangers, comme déjà relevé dans d'autres systèmes RUC, tout en évitant des solutions disproportionnées pour les usagers de véhicules légers.

Ces caractéristiques peuvent conduire à une évaluation différente de celles d'autres pays et justifient une comparaison véritablement « à partir de la Suisse ». Elles peuvent également mener à des choix et priorités distincts de ceux observés en Nouvelle-Zélande, en Islande ou dans certains États américains (détaillés ci-dessous).

Expériences internationales en matière de fiscalité des véhicules électriques

Un examen attentif des documents de la consultation révèle que la réflexion a déjà bien avancé concernant les deux options principales identifiées. Les expériences menées en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis dans ce domaine peuvent néanmoins apporter des enseignements importants pour orienter les choix de la Suisse, qui doit désormais évaluer la pertinence de ces deux approches à la lumière de ses propres spécificités.

Le cadre international

À l'échelle mondiale, la plupart des juridictions ont mis en place une combinaison de taxes sur les carburants et de redevances annuelles liées à la possession de véhicules afin de générer des recettes provenant des véhicules motorisés utilisant le réseau routier public. Certaines complètent ce dispositif par des péages sur les infrastructures et, en Europe, certaines ont instauré des vignettes servant de droit d'accès au réseau autoroutier national (également applicables aux véhicules étrangers).

Le principal défi réside dans l'évolution des technologies de propulsion. Les véhicules électriques ne sont pas soumis à une taxation de l'énergie consommée comparable à celle appliquée à l'essence ou au diesel. De même, les véhicules hybrides ainsi que les nouvelles générations de véhicules à essence consomment nettement moins de carburant. Par conséquent, leurs utilisateurs acquittent, par kilomètre parcouru, des montants sensiblement inférieurs à ceux des véhicules à moteur conventionnel.

Si des taxes basées sur la possession de véhicules peuvent contribuer à compenser la baisse des recettes, elles ne tiennent toutefois pas compte de l'utilisation réelle du réseau routier. Cela signifie que les personnes dépendant de leur véhicule privé pour accéder à des services essentiels, mais parcourant peu de kilomètres, acquittent le même montant que celles qui roulent sur de longues distances pour des motifs professionnels ou de loisirs (un véhicule parcourant 5000 km par an paie ainsi le même montant qu'un véhicule parcourant 50000 km). Cette situation soulève des questions d'équité, notamment en ce qui concerne le traitement fiscal appliqué aux véhicules à essence.

Si certaines juridictions ont appliqué des redevances basées sur la distance parcourue (redevances RUC ou péages pour poids lourds) sur l'ensemble de leurs réseaux pour les véhicules lourds, principalement afin de récupérer les coûts élevés que ces véhicules imposent aux infrastructures, aucun pays européen (à l'exception de l'Islande) n'a appliqué de telles redevances aux véhicules légers.

Nouvelle-Zélande

Depuis 1978, la Nouvelle-Zélande applique des redevances routières liées à la distance parcourue, au poids total autorisé et à la configuration des véhicules (Road User Charges, RUC) à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes ainsi qu'aux véhicules légers qui n'utilisent pas un carburant soumis à l'impôt. Le diesel n'est pas taxé en Nouvelle-Zélande. En 2026, ce système couvre plus de 1,1 million de véhicules, puisqu'il inclut, depuis 2024, les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables. Les RUC génèrent environ 2 milliards de dollars néo-zélandais (env. CHF 0,9 milliard) de recettes nettes par année. Les coûts de perception s'élèvent à environ NZ$ 30 millions par an (env. CHF 14 millions), administration et contrôle compris. Le taux estimé de non-conformité se situe entre 2 et 3 %.

La Nouvelle-Zélande applique une grille tarifaire différenciée, principalement structurée pour les véhicules lourds afin de tenir compte des classes de poids et des configurations (car plus un véhicule possède d'essieux et de pneumatiques, plus l'impact marginal sur l'usure du réseau diminue). Un extrait très limité de cette grille est présenté en Figure 1.
Pour les véhicules légers diesel et électriques, le tarif RUC s'élève à NZ$ 0,076 par kilomètre (env. CHF 0,035). Ce tarif résulte d'un modèle d'allocation des coûts, qui sert également de base pour déterminer le taux de la taxe sur l'essence (NZ$ 0,70 par litre, soit env. CHF 0,32). Le modèle d'allocation repose sur des prévisions pluriannuelles des dépenses du National Land Transport Fund et calcule les taux nécessaires pour couvrir ces coûts.

Le Conseil fédéral néo-zélandais (Cabinet) et le Parlement fixent in fine les taux applicables. Ces dernières années, la volonté politique a été d'investir davantage dans les infrastructures de transport terrestre que ce que les responsables politiques étaient prêts à facturer aux usagers de la route.

Bien qu'environ 80 % des véhicules assujettis aux RUC soient des véhicules légers, la majeure partie des recettes, soit 76 %, provient des véhicules lourds.

L'ensemble des recettes provenant des redevances RUC est affecté au *National Land Transport Fund*. Ce fonds constitue la principale source de financement du *National Land Transport Programme* (NLTP), géré par l'Agence des transports de Nouvelle-Zélande (NZ Transport Agency). Le NLTP est défini sur la base d'une *Government Policy Statement* du ministre des Transports, qui précise les orientations stratégiques en matière de dépenses. Le NLTP reçoit également une contribution provenant des recettes générales de l'État.

Le NLTP finance intégralement les dépenses liées au réseau routier national (autoroutes d'État) et couvre environ la moitié des coûts du réseau routier local. Il contribue également pour près de la moitié au financement des subventions pour les transports publics, principalement dans les zones urbaines, ainsi qu'au financement

de projets de mobilité douce (cyclisme, marche), du rail et du transport maritime côtier.

La majorité des usagers soumis aux RUC acquittent ces redevances au moyen de licences prépayées, vendues en ligne par blocs de 1000 km. Des points de vente physiques, tels que certains bureaux de poste, proposent également ces licences. Par ailleurs, trois prestataires agréés offrent des services RUC: ils mettent à disposition des flottes de véhicules commerciaux des systèmes télématiques permettant de mesurer et de déclarer les kilomètres parcourus, puis de facturer les redevances correspondantes. Environ la moitié des RUC perçues auprès des véhicules lourds provient de ces prestataires, contre seulement 3 % pour les véhicules légers. L'État ne rémunère pas ces prestataires pour la collecte de leurs recettes.

En 2024, le nouveau gouvernement néo-zélandais a annoncé son intention de soumettre progressivement l'ensemble des véhicules légers restants au système RUC et de supprimer la taxe sur les carburants. Les travaux préparatoires sont en cours, et un projet de loi a été présenté afin de moderniser et d'adapter le système RUC pour intégrer environ 3,5 millions de véhicules supplémentaires.

Les principales réformes envisagées comprennent la possibilité de payer les RUC par facturation périodique ou par abonnements, ainsi que l'autorisation d'utiliser les systèmes télématiques intégrés par les constructeurs automobiles pour mesurer et transmettre les données de parcours. L'obligation de détenir une licence RUC au format papier sera également supprimée. L'objectif est de susciter un intérêt accru du secteur privé pour offrir des services RUC aux automobilistes privés, afin de proposer des solutions plus diversifiées et plus simples que le système actuel de licences prépayées.

Etats-Unis

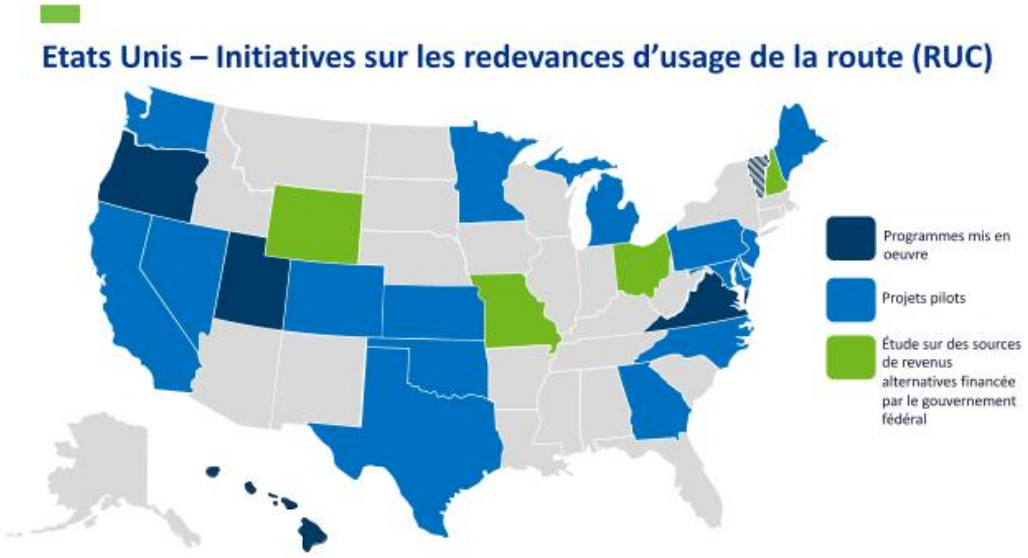
Programmes and projets pilotes « RUC »

Quatre États (l'Oregon, l'Utah, la Virginie et Hawaï) ont mis en œuvre des programmes volontaires de redevance liée à la prestation kilométrique (RUC) pour différents groupes de véhicules alternatifs ou à haut rendement énergétique, en alternative au paiement d'une taxe annuelle forfaitaire. Un cinquième État (le Vermont) est en voie d'adoption. De nombreux autres États réalisent actuellement des projets pilotes, des analyses ou des travaux législatifs en vue d'introduire la RUC comme solution durable de financement des transports. De plus en plus, ces États s'appuient sur l'expérience de leurs homologues, en mettant l'accent sur la maturité technologique, la mobilisation des parties prenantes et la faisabilité administrative.

Plus d'une douzaine d'États ont conduit des projets pilotes RUC avec un large éventail de participants, comprenant des partenaires institutionnels et le grand public. Ces projets ont généralement duré entre trois et neuf mois et ont permis de

tester plusieurs technologies de déclaration du kilométrage. Les approches ont varié entre des méthodes manuelles — telles que la lecture du compteur kilométrique lors des inspections techniques ou l'envoi de photographies du compteur — et l'utilisation de dispositifs branchés sur le port de données électronique du véhicule, d'applications pour smartphones ou encore de systèmes télématiques intégrés fournis par les constructeurs automobiles pour la collecte et la transmission des données de déplacement.

Des projets pilotes multi-juridictionnels et des collaborations de recherche sont en cours, visant à élaborer des normes communes et à tester des solutions pouvant être déployées à plus grande échelle.



Technologies "RUC" and concepts opérationnels étudiés

Les *Concepts d'Opérations* (ConOps) élaborés pour les programmes et projets pilotes de redevance liée à la prestation kilométrique décrivent la manière dont les technologies soutiennent les fonctions opérationnelles essentielles — de l'identification des véhicules et de la collecte des données de déplacement à l'application des redevances, l'émission des relevés et la gestion des paiements. Les ConOps définissent les méthodes de mesure, d'enregistrement et de transmission de la distance mises à la disposition des propriétaires de véhicules ainsi que les concepts opérationnels nécessaires pour les appuyer.

Les projets pilotes et programmes intègrent généralement à la fois une forme de **déclaration manuelle du kilométrage** (par ex. lecture du compteur kilométrique, photo vérifiée du compteur) et une forme de **déclaration automatisée**, rendue possible grâce à des dispositifs enfichables, de type *dongle OBD II* (onboard

diagnostic device), des applications pour smartphones ou des systèmes télématiques embarqués :

- **Lectures du compteur kilométrique** – La déclaration manuelle repose sur la transmission par le conducteur d'un relevé vérifié du compteur, notamment lors d'une inspection annuelle de sécurité ou au moyen d'une photographie certifiée. Cette approche peut s'appuyer sur les procédures existantes de contrôle technique ou d'immatriculation et constitue généralement une solution simple et peu coûteuse pour introduire une redevance liée à la distance parcourue.
- **Applications pour smartphones** – Ces applications peuvent collecter automatiquement les données de déplacement à partir des données de localisation GPS. Des versions plus simples peuvent demander périodiquement à l'utilisateur de soumettre une photo du compteur. Elles offrent un degré d'automatisation plus élevé tout en conservant le contrôle de l'utilisateur et peuvent être configurées pour fonctionner en modes préservant la confidentialité, produire des rapports par trajet ou fournir des résumés de distance plus généraux.
- **Dispositifs enfichables** – Insérés dans le port de diagnostic embarqué du véhicule (OBD-II), ces dispositifs permettent une mesure et une transmission automatisées et sécurisées du kilométrage, avec peu d'intervention de l'utilisateur. Ils peuvent enregistrer la distance et, le cas échéant, la localisation des trajets.
- **Télématique embarquée** – Les systèmes télématiques intégrés offrent le niveau d'automatisation le plus élevé en transmettant directement les données de déplacement depuis le véhicule. Cette méthode réduit la dépendance à l'égard des dispositifs externes ou des actions manuelles et constitue une solution évolutive à long terme à mesure que les technologies de véhicules connectés se généralisent.

Les documents ConOps décrivent également, de manière synthétique, la manière dont chaque méthode de déclaration des déplacements interagit avec les systèmes de gestion des comptes (back-office) qui calculent les redevances, génèrent les factures et assurent le suivi de la conformité. Ils définissent les flux de données et les processus de service à la clientèle nécessaires pour garantir un fonctionnement harmonieux. En reliant directement les technologies aux processus opérationnels, les ConOps servent de base pour permettre aux États d'aligner leurs décisions politiques avec les attentes des parties prenantes, et de partager des voies d'implémentation pratiques garantissant que les systèmes de redevance kilométrique puissent évoluer de manière fiable au fil du temps.

Au-delà des ConOps : consolidation des données et gestion des cas limites

Au-delà des Concepts d'Opérations, les États les plus avancés ayant des programmes opérationnels ont dû résoudre des enjeux techniques souvent sous-estimés mais essentiels à la fiabilité d'un système de redevance kilométrique

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 799 / 1134

en exploitation réelle. Les travaux menés ont porté sur la correction des incohérences de données, la gestion des cas limites (« edge cases ») et la stabilisation des processus opérationnels.

En pratique, les ConOps décrivent les principes, mais seuls les essais et déploiements permettent d'affronter les comportements réels des véhicules et des usagers. Les États ont ainsi dû :

- Corriger les données incohérentes (relevés manquants, doublons, anomalies de distance, pertes de connectivité, variations entre modèles de véhicules et dispositifs).
- Traiter les cas limites, tels que les trajets très courts, les zones frontalières, les passages fréquents entre routes taxées et non taxées ou les limitations liées aux ports OBD II ou aux paramètres de confidentialité des appareils
- Définir des règles de validation et d'exception, garantissant une facturation équitable et cohérente pour tous les usagers.
- Renforcer les tests opérationnels, incluant de nombreux scénarios réels et simulés, pour assurer l'intégrité des données transmises par les applications mobiles, les dispositifs enfichables et les systèmes télématiques intégrés.
- Stabiliser l'expérience utilisateur, en réduisant les vérifications manuelles et en clarifiant le traitement des anomalies afin de prévenir les contestations.

Ces travaux, peu visibles dans les documents stratégiques, constituent pourtant une étape déterminante pour garantir qu'un système RUC, conçu de manière cohérente sur le papier, puisse fonctionner de manière fiable, évolutive et acceptable à grande échelle.

Perception basée sur le courant de recharge (kWh)

En parallèle à l'exploration des redevances liées à la prestation kilométrique (RUC), un nombre croissant d'États ont introduit des taxes au kilowattheure (kWh) sur la recharge publique des véhicules électriques, afin de garantir que les conducteurs de véhicules électriques contribuent également à l'entretien du réseau routier. En 2025, huit États ont adopté de telles taxes, notamment l'Iowa, l'Oklahoma, le Kentucky, la Géorgie, l'Utah, le Montana, le Wisconsin et le Minnesota. Les approches varient considérablement: certains États appliquent une taxe d'accise uniforme par kWh délivré (par ex. CHF 0.02/kWh dans l'Iowa ou CHF 0.04/kWh dans le Minnesota), tandis que d'autres utilisent des modèles plus complexes. En Géorgie, par exemple, la recharge des véhicules électriques est taxée en définissant un « équivalent-gallon » d'électricité comme 11 kWh, auquel est appliqué le taux de la taxe sur l'essence ; l'Utah, quant à lui, traite la recharge publique comme un service taxable soumis à la taxe sur la vente.

Plusieurs États examinent ces mécanismes ainsi que d'autres approches de financement, y compris les RUC, et ont mené des études afin d'évaluer les recettes attendues selon différents scénarios politiques. Dans ces analyses, les taxes au

kWh sur la recharge publique apparaissent comme une option pleinement valable : elles reposent sur des structures administratives éprouvées, sont relativement simples à mettre en œuvre et apportent un certain niveau d'équité entre les technologies de motorisation.

Toutefois, ces travaux montrent également que ces taxes répondent à des objectifs partiels et ne captent pas, à elles seules, la diversité des usages du réseau routier. En particulier, elles ne reflètent ni la distance parcourue ni le lieu d'utilisation, deux dimensions clés dans la majorité des modèles de financement fondés sur l'utilisateur.

Pour cette raison, plusieurs juridictions considèrent désormais ces taxes comme un complément potentiel, plutôt qu'un substitut complet, à des systèmes globaux basés sur la distance.

Plans futurs

Le gouvernement fédéral des États-Unis continue d'encourager des approches innovantes de financement des transports au moyen de subventions et d'initiatives pilotes, avec encore 50 millions de dollars mis à disposition sur une période de trois ans pour des projets fédéraux visant à développer des mécanismes de financement alternatifs durables. Il est important de noter que les priorités fédérales évoluent désormais en faveur des États qui dépassent le stade de l'analyse théorique et testent activement la mise en œuvre. Cela englobe aussi bien les projets pilotes de redevance kilométrique (RUC) que les essais pratiques de taxes au kilowattheure sur l'électricité, avec pour objectif d'identifier des voies applicables et évolutives pour une transition plus large vers un financement basé sur l'usage.

Dans le prolongement de cette orientation nationale, plusieurs États ont récemment obtenu d'importantes subventions fédérales destinées à soutenir des travaux de recherche axés sur l'implémentation et le déploiement pilote. La subvention STREET (*Safe Transportation, Resilient, Equitable, and accEssible Transportation*) de l'État de Washington appuie actuellement une collaboration multijuridictionnelle visant à développer des normes interopérables, affiner les méthodes de fixation des tarifs et tester des approches de réconciliation pour les RUC, les taxes au kWh et les systèmes renforcés de taxes d'immatriculation. Le programme STREET met l'accent sur la préparation opérationnelle, notamment l'évaluation des systèmes d'immatriculation en vue d'une mise en œuvre à court terme des RUC et la définition de chemins opérationnels pour une transition progressive.

De même, la subvention SIRC de l'État d'Hawaï permet au territoire de passer de son programme volontaire initial à petite échelle, centré sur les véhicules électriques, au développement d'un modèle obligatoire à l'échelle de l'État pour tous les véhicules légers. Hawaï utilise actuellement son système annuel d'inspection de sécurité, qui impose à chaque véhicule immatriculé une inspection en personne, pour soutenir son premier programme RUC. L'État utilise désormais sa subvention

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 801 / 1134

pour examiner des structures de gouvernance à long terme, identifier les obstacles propres à sa géographie insulaire et définir des modalités de paiement équitables pour un programme déployé à plus grande échelle.

La subvention SIRC du Vermont, quant à elle, est axée sur la préparation de la mise en œuvre du premier programme RUC de l'État, ciblant les véhicules électriques. Le Vermont prévoit d'utiliser les fonds fédéraux pour définir les exigences du système, établir un calendrier d'implémentation et concevoir puis déployer son premier système RUC en s'appuyant sur sa plateforme modernisée d'immatriculation des véhicules et son programme obligatoire d'inspection annuelle, qui exige déjà la collecte systématique de relevés du compteur kilométrique. À l'instar du programme d'Hawaï, ce système d'inspection devrait jouer un rôle central dans le dispositif initial du Vermont, en constituant un mécanisme fiable et peu coûteux pour collecter les données de compteur, valider l'usage et soutenir la conformité, avant que l'État n'envisage ultérieurement d'autres méthodes interopérables renforcées par la technologie.

Ensemble, ces initiatives témoignent d'un changement clair dans les priorités nationales : les partenaires fédéraux se concentrent désormais sur les États qui développent, testent et préparent activement des cadres d'implémentation, rapprochant les RUC et les mécanismes connexes d'une réalité opérationnelle.

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44

Enseignements

Redevances kilométriques

Sur la base des expériences menées ailleurs, tout système de redevance kilométrique devrait, au minimum, intégrer les éléments suivants pour garantir son succès :

- **Des objectifs clairs**
- **Un lancement avec un système relativement simple**, ciblant un sous-ensemble du parc de véhicules
- **Des options à la fois manuelles et automatisées** pour l'enregistrement et la transmission des données de trajet
- **Des processus transparents** pour identifier et traiter la non-conformité et la fraude
- **L'affectation de la majeure partie des recettes au financement routier**, avec une fixation des tarifs fondée sur l'utilisation des fonds
- **Une communication claire à l'attention du public** afin de répondre aux préoccupations
- **La possibilité pour des prestataires privés** de proposer des services liés au système
- **La consolidation des données et la gestion des cas limites**

Objectifs clairs

Pour toutes les juridictions appliquant une forme de redevance kilométrique, la réussite de la mise en œuvre repose avant tout sur la définition d'objectifs clairs. Aux États-Unis, les objectifs principaux consistent à garantir la durabilité des recettes et à assurer une équité entre tous les usagers de la route, de manière à ce que ceux qui consomment le capital routier en assument le coût, indépendamment du type de carburant utilisé. La redevance liée à la distance permet en outre de facturer une contribution plus proportionnée. Étant donné que les véhicules légers génèrent des coûts marginaux très faibles en matière d'entretien routier, l'accent est mis sur la couverture des coûts fixes et communs liés à la mise à disposition et à l'entretien du réseau, ainsi que sur les investissements dans les infrastructures.

Plus les objectifs sont larges, plus le *Concept d'Operations* devient complexe, plus les options techniques disponibles se réduisent (par exemple, il est peu réaliste d'utiliser des méthodes manuelles lorsque les tarifs varient selon l'heure de la journée), et plus il devient difficile de communiquer avec le public. Toute forme de redevance kilométrique peut être déployée en prévoyant, à terme, des structures tarifaires plus détaillées et évoluées. Toutefois, le premier système doit être conçu en tenant compte de cette évolution future, sans chercher à mettre en place

d'emblée un système complet de tarification routière. Cela permet de maintenir un périmètre clair et maîtrisé, ainsi qu'une bonne gestion des coûts.

Simplicité

Le Royaume-Uni a tenté d'introduire un système national de redevance kilométrique fondé sur le temps, la distance et la localisation (appelé *National Road Pricing*). Le projet a été interrompu en 2007 en raison d'une forte opposition du public et de préoccupations croissantes quant aux coûts de mise en œuvre (qui auraient alors nécessité l'installation de dispositifs télématiques dans l'ensemble des véhicules du pays). De même, les Pays-Bas ont entrepris à plusieurs reprises d'introduire une forme de tarification routière fondée sur la distance, la localisation et le moment de la journée, mais toutes ces initiatives ont été abandonnées en raison d'oppositions politiques et publiques. Plus récemment, les Pays-Bas ont revu leurs ambitions à la baisse et introduisent cette année une redevance kilométrique pour les poids lourds comme première étape.

Au Royaume-Uni, une taxe simple basée sur la distance pour les véhicules électriques (EV) et hybrides rechargeables (PHEV) a été proposée, mais suscite également des préoccupations, notamment du fait de l'absence d'une option basée sur la localisation pour tenir compte des trajets transfrontaliers.

La Nouvelle-Zélande a introduit en 1978 la redevance kilométrique (RUC) sous forme de système manuel fondé sur des licences prépayées et a permis, dès 2009, l'utilisation de dispositifs télématiques activés par le système mondial de navigation par satellites (Global Navigation Satellite System, GNSS). Le pays élabore aujourd'hui un plan de transition visant à assujettir tous les véhicules à la RUC et à supprimer la taxe sur les carburants. Cette trajectoire démontre qu'un système simple, introduit dans un premier temps, offre une base solide pour des solutions plus sophistiquées ultérieures, avec un risque relativement faible.

Choix entre options manuelles et automatisées

La Suisse souhaitera vraisemblablement disposer d'options permettant de mesurer et de déclarer automatiquement l'usage du réseau routier, notamment pour identifier si un véhicule est entré ou sorti du territoire (à l'image du système LSVA). Même si cette approche constitue probablement le concept opérationnel principal ou dominant, la mise à disposition d'une option manuelle présente plusieurs avantages :

- **Option simple et économique** pour les véhicules parcourant peu de kilomètres et ne franchissant pas de frontières internationales.
- **Solution de base ou de secours** pour les propriétaires de véhicules privés ne souhaitant pas conclure de contrat avec un prestataire de services électronique.
- **Réponse aux préoccupations en matière de protection de la sphère privée** exprimées par certains propriétaires de véhicules.

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 804 / 1134

- **Possibilité pour les visiteurs étrangers**, qui ne sont généralement pas enclins à conclure un contrat avec un prestataire suisse de redevance kilométrique électronique.

Les options manuelles peuvent inclure des **licences de distance prépayées** (comme en Nouvelle-Zélande) ou des **facturations post-payées** après une mesure et une déclaration manuelle du kilométrage à partir du compteur. Ces méthodes peuvent aller de la **prise d'une photo du compteur via téléphone portable** à la **lecture manuelle dans un poste de contrôle routier**.

Non-conformité et fraude

Une conception rigoureuse d'un système de redevance kilométrique (RUC) doit permettre de **minimiser la non-conformité involontaire**, liée à la complexité ou à des malentendus. Dans certains systèmes, une grande partie des cas de non-conformité observés au cours des premières années résulte de la confusion du public quant à la manière d'interagir avec le dispositif. La Nouvelle-Zélande a répondu à ce problème en fournissant systématiquement des informations aux nouveaux propriétaires de véhicules soumis à la RUC lors du transfert des données d'immatriculation ; cette approche a permis d'atteindre **des niveaux de conformité très élevés** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables (plus de 98 %).

S'agissant de la **fraude intentionnelle**, les comportements non conformes peuvent aller du non-paiement total de la RUC, en passant par l'évasion des contrôles de distance parcourue, jusqu'au report ou à la sous-déclaration du kilométrage (dans le cas de méthodes manuelles). Contrairement aux véhicules commerciaux, qui font l'objet de contrôles réguliers par la Police pour des questions de sécurité — telles que les heures de conduite, les charges maximales autorisées ou l'état du véhicule — les véhicules privés sont principalement soumis à des contrôles liés à la vitesse, à la conduite en état d'ivresse ou aux comportements dangereux.

Un **concept opérationnel** pour la détection et l'application en matière de non-conformité des véhicules privés devra tenir compte du fait que les montants en jeu peuvent être modestes individuellement, mais qu'à grande échelle, les pertes de recettes peuvent devenir significatives. En Nouvelle-Zélande, la mesure la plus efficace pour améliorer la conformité des véhicules légers a été de rendre les **relevés de compteur obligatoires lors des inspections annuelles de sécurité**, ces données étant ensuite comparées aux licences RUC acquittées. Le non-paiement de la RUC peut être sanctionné parallèlement au non-paiement des taxes annuelles d'immatriculation et être intégré dans les bases de données policières pour un contrôle élargi.

Affectation des recettes et fixation des tarifs

L'expérience internationale montre que l'acceptabilité publique des redevances kilométriques repose sur deux principes clés : l'affectation transparente des recettes et une méthode cohérente de fixation des tarifs. Aux États-Unis comme en Nouvelle-Zélande, une partie des revenus RUC est consacrée à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier, évitant que la redevance ne soit perçue comme un impôt général et renforçant ainsi sa légitimité.

Les programmes ne définissent toutefois pas l'affectation détaillée des recettes, un choix stratégique destiné à éviter de rouvrir un débat politiquement sensible qui pourrait fragiliser l'adhésion au dispositif. En matière de tarification, la plupart des États américains alignent les tarifs RUC pour véhicules légers sur l'équivalent de la taxe sur les carburants convertie en montant par mile. En Nouvelle-Zélande, les tarifs sont fixés selon un modèle d'allocation des coûts garantissant une équivalence entre taxe sur l'essence et redevance kilométrique. Dans la pratique, les tarifs appliqués aux véhicules légers se situent généralement entre CHF 0.007 et CHF 0.012 par kilomètre[1], assurant une transition progressive et perçue comme équitable.

Communications claires pour répondre aux préoccupations fréquentes du public

Contrairement au secteur des poids lourds, la communication destinée au grand public à propos d'un nouvel instrument fiscal doit tenir compte d'une sensibilité accrue et du fait que la majorité des usagers ne connaît que très peu les taxes existantes sur les véhicules, les carburants ou l'usage des routes, ni les concepts liés à ces instruments. Il est donc essentiel de développer des approches de communication permettant d'expliquer clairement la proposition à l'ensemble des groupes concernés et de répondre à leurs préoccupations, afin d'éviter l'émergence d'oppositions organisées à la redevance kilométrique (RUC). Par exemple, il est important de faire comprendre qu'il s'agit d'une **taxe de remplacement**, et non d'un impôt supplémentaire.

Les expériences menées aux États-Unis et en Nouvelle-Zélande montrent que plusieurs préoccupations reviennent fréquemment lorsque le public découvre pour la première fois le concept de redevance liée à la distance. Quatre préoccupations principales, qui se sont révélées moins contraignantes qu'anticipé, sont résumées ci-dessous :

1. **Compréhension par le public** — Les sondages montrent de manière constante que le public connaît mal les mécanismes de financement des

[1] Converti : de 0,015 $US à 0,025 $US par mile

routes. Les campagnes d'information, en particulier lorsqu'elles sont associées à une démonstration concrète des mécanismes alternatifs étudiés (comme la RUC), améliorent fortement la compréhension et l'acceptation du dispositif.

2. **Protection de la sphère privée** — Les particuliers sont généralement plus préoccupés par la protection de leurs données que les propriétaires de véhicules commerciaux. Les approches efficaces pour répondre à ces préoccupations reposent sur deux principes :
    1. **L'utilisation de données de localisation pour la facturation doit toujours être facultative** (l'usager doit pouvoir choisir une méthode ne reposant pas sur la localisation) ;
    2. **Des lois strictes en matière de protection des données et des politiques appropriées** doivent être en place.
    Une option consiste à garantir que l'ensemble du traitement des données de localisation soit effectué directement sur l'appareil, de sorte que seuls les éléments nécessaires à la facturation soient transmis au prestataire de services.
3. **Perception d'un traitement injuste des conducteurs ruraux** — Beaucoup craignent que la RUC fasse payer davantage les résidents ruraux parce qu'ils parcourent de plus longues distances. Toutefois, dans toutes les juridictions américaines étudiées, les conducteurs ruraux (qui paient actuellement la taxe sur les carburants) paieraient en moyenne **moins** avec une RUC qu'avec la taxe sur les carburants. Cela s'explique par le fait qu'ils utilisent généralement des véhicules plus grands et moins économes en carburant. Lorsque ces éléments sont expliqués et démontrés au public, cette source d'opposition diminue généralement fortement.
4. **Coûts de perception** — L'utilisation d'inspections existantes, de photos du compteur, d'applications pour smartphones et de systèmes télématiques intégrés par les constructeurs a permis d'atteindre des **coûts de perception de 5 % ou moins des recettes** dans l'Utah et à Hawaï (même dans un contexte tarifaire très bas par rapport aux standards européens).
    À l'inverse, les dispositifs enfichables et autres unités embarquées dédiées se sont généralement révélés trop coûteux pour la collecte de la RUC des véhicules légers.

La consolidation des données et la gestion des cas limites

Pour garantir la fiabilité d'un système de redevance kilométrique, l'expérience récente avec les déploiements des programmes à Hawaï et dans l'Utah démontre qu'un volet essentiel concerne la qualité des données et le traitement des cas limites.

Les juridictions les plus avancées ont dû mettre en place des mécanismes robustes pour détecter et corriger les relevés incohérents, gérer les situations atypiques (données incomplets ou incohérents, trajets très courts, zones frontalières, pertes de signal, dispositifs défaillants) et assurer une interprétation cohérente des distances parcourues. Ces travaux, souvent sous-estimés dans les phases initiales, se

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 807 / 1134

révèlent pourtant indispensables pour garantir une facturation équitable, préserver la confiance du public et assurer la stabilité opérationnelle à grande échelle.

Dans les quatre États, ces travaux approfondis (souvent invisibles dans les documents stratégiques tel que le ConOps) ont été indispensables pour :

- Fiabiliser les données
- Eviter les facturations erronées
- Réduire la charge du service client
- Accroître la confiance des usagers
- Assurer la soutenabilité technique et administrative d'un programme RUC

Ces enseignements démontrent qu'un système de redevance kilométrique nécessite, au-delà du ConOps, une capacité à traiter la réalité opérationnelle dans toute sa diversité, condition essentielle pour garantir l'équité, la transparence et la robustesse du modèle.

Taxes basées sur l'énergie consommée par les véhicules électriques

Huit États américains ont mis en place des **taxes sur le courant de recharge** appliquées aux stations de recharge pour véhicules électriques afin de compenser les pertes de recettes. Les principaux enseignements tirés de ces mises en œuvre sont les suivants :

- **Facilité de mise en œuvre pour les stations de recharge** – Les stations actuelles devront au minimum recevoir des mises à jour logicielles pour appliquer une taxe sur le courant de recharge ; toutefois, dans de nombreux cas, une mise à niveau complète du matériel sera également nécessaire, en particulier si l'on souhaite informer l'utilisateur du montant de la taxe distinctement du coût de la recharge.
- **Difficulté d'application pour la recharge à domicile** – La taxation du courant de recharge pour la recharge rapide à domicile est techniquement possible, mais nécessiterait l'installation d'unités spécialement conçues pour cet usage. Cela impliquerait probablement le remplacement de tous les chargeurs domestiques existants, ce qui représente un coût important pour les ménages ayant déjà investi dans ces équipements. Imposer de tels chargeurs pourrait être perçu comme un frein à l'adoption des véhicules électriques. Aux États-Unis, les chargeurs domestiques coûtent entre 1000 et 3000 $.
- **Facilité d'évitement** – La recharge lente à partir de prises existantes restera toujours possible, et cette alimentation sera pratiquement impossible à détecter ou taxer de manière rentable. Des chargeurs rapides non autorisés, ne facturant pas la taxe sur le courant de recharge, pourraient également être utilisés. Les services publics (*utilities*) pourraient détecter l'usage de tels dispositifs, mais des efforts supplémentaires en matière de contrôle et de

Erstellungsdatum 23.03.2026, 09:44 808 / 1134

mise en conformité seraient nécessaires, ce qui impliquerait potentiellement une surveillance intrusive et des inspections de propriétés privées pour identifier les fraudes.

- **Coût** – Il serait probablement beaucoup moins coûteux d'exiger que tous les véhicules disposant déjà de systèmes télématiques adaptés soient habilités à mesurer et transmettre des données pour un système de redevance kilométrique (RUC), que d'équiper les domiciles de compteurs séparés pour les points de recharge dédiés aux véhicules électriques.
- **Absence de proportionnalité avec l'usage des routes** – La consommation d'électricité n'est pas proportionnelle à l'usage du réseau routier, tout comme la consommation de carburant liquide ne l'est pas. Le rendement énergétique varie fortement d'un véhicule électrique à l'autre, ce qui peut entraîner des situations où des véhicules similaires paient des montants très différents pour l'utilisation du réseau. De plus, à mesure que la technologie des véhicules électriques progresse, l'amélioration du rendement énergétique pourrait entraîner une baisse des recettes générées par une taxe au kWh, à l'image des gains d'efficacité observés pour les moteurs thermiques.

Conclusion

La Suisse présente des caractéristiques structurelles – notamment l'expérience avancée de la LSVA, une forte sensibilité à la protection des données, une mobilité transfrontalière dense et un parc EV/PHEV encore hétérogène – qui rendent inappropriée toute transposition directe des modèles étrangers. Ces éléments imposent une évaluation spécifiquement adaptée au contexte institutionnel, technique et sociétal suisse.

L'expérience internationale montre qu'une tarification fondée sur la distance constitue souvent un indicateur plus représentatif de l'usage réel du réseau routier et s'appuie sur des technologies déjà largement intégrées dans les véhicules récents, avec des décennies d'exploitation dans des pays comme la Nouvelle-Zélande. Elle offre également une certaine pérennité, car indépendante de la source d'énergie utilisée. À l'inverse, plusieurs juridictions choisissent la taxe au kWh pour sa simplicité d'intégration aux bornes publiques, son alignement avec des cadres fiscaux existants et une mise en œuvre perçue comme moins intrusive pour les usagers. Toutefois, chacune de ces options présente aussi des défis, notamment pour ce qui concerne la recharge à domicile, la gestion des visiteurs étrangers, la protection des données et les exigences de contrôle.

Dans ce cadre, la Suisse pourrait envisager une trajectoire graduelle fondée sur une redevance liée à la distance, en tirant parti de l'expérience acquise avec la LSVA, d'abord pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, puis, éventuellement, pour l'ensemble des véhicules légers. Cela impliquerait de proposer plusieurs modalités de déclaration (lecture manuelle du compteur, forfaits kilométriques ou solutions télématiques) afin de garantir flexibilité et acceptabilité.

Parallèlement, la taxe au kWh mérite d'être étudiée comme une option pleinement valable, en tenant compte des adaptations matérielles, logicielles et réglementaires nécessaires au traitement de la recharge domestique. Une comparaison neutre, rigoureuse et ancrée dans la réalité suisse permettra in fine d'identifier le modèle le plus durable, proportionné et compatible avec les attentes des usagers comme des autorités.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	De manière générale, le projet soumis à consultation présente une architecture cohérente et s'inscrit dans la continuité des pratiques observées dans d'autres juridictions confrontées à la transition vers des modèles de financement adaptés à l'électrification du parc. L'expérience internationale montre qu'un dispositif de contribution pour les véhicules électriques est d'autant plus efficace qu'il repose sur des mécanismes proportionnés, transparents et administrativement soutenables. La mise en place de phases transitoires, telles que les mesures forfaitaires proposées pour la période 2030–2034, peut constituer une approche pragmatique afin d'assurer une montée en charge progressive des nouvelles modalités de perception. Il est toutefois essentiel que ces mesures temporaires restent clairement limitées dans le temps et fassent l'objet d'une communication explicite, afin d'éviter les risques de confusion et de garantir une trajectoire de transition lisible pour les usagers comme pour les acteurs économiques. Par ailleurs, la cohérence avec les dispositifs existants — en particulier pour les véhicules utilitaires lourds déjà soumis à la Redevance Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP) — constitue un élément déterminant pour éviter la duplication des mécanismes, préserver la simplicité opérationnelle et maîtriser les coûts administratifs. L'expérience d'autres pays met également en évidence l'importance d'un périmètre clair, d'exigences techniques proportionnées et d'une gouvernance permettant de réduire les charges de contrôle tout en préservant l'équité entre les différentes catégories de véhicules. Dans l'ensemble, le projet présente des orientations compatibles avec les bonnes pratiques observées à l'étranger, à condition que la mise en œuvre soit guidée par les principes de simplicité, de proportionnalité et de lisibilité pour les usagers, tout en veillant à limiter l'empreinte administrative de l'État.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	De manière générale, l'introduction d'un mécanisme de contribution pour ces véhicules s'inscrit dans une évolution observée dans plusieurs pays afin d'assurer la pérennité du financement des infrastructures routières dans un contexte de transition énergétique. L'expérience internationale montre qu'un tel dispositif peut être mis en place de manière efficace lorsqu'il repose sur des principes de proportionnalité, de simplicité et de transparence. Il est en particulier important que le mécanisme retenu soit administrativement soutenable, avec des exigences techniques limitées pour les usagers et des coûts de gestion maîtrisés pour l'État. La clarté du périmètre, la cohérence avec les systèmes existants et une communication adéquate contribuent également de manière déterminante à l'acceptabilité du dispositif.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith ne formule pas de préférence entre les variantes «prestation kilométrique» et «courant de recharge». Les deux options sont réalisables, mais présentent des avantages et limites distincts : la prestation kilométrique reflète mieux l'usage réel du réseau, tandis que le courant de recharge offre une mise en œuvre simplifiée pour les bornes publiques. Le choix dépendra du périmètre retenu, des coûts administratifs acceptables et du niveau d'équité recherché. Voir document fourni (en attachment)

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	CDM Smith ne formule pas de préférence entre les variantes «courant de recharge» et «prestation kilométrique». Les deux approches sont viables, mais avec des profils différents: le courant de recharge est simple à appliquer sur les bornes publiques, tandis que la prestation kilométrique reflète mieux l'usage réel du réseau. Le choix dépendra du niveau d'équité recherché, du périmètre couvert (public/privé) et des coûts administratifs que la Confédération juge acceptables. Les expériences recensées aux ÉtatsUnis montrent qu'à ce stade, les systèmes fondés sur la prestation kilométrique ont rencontré moins de limitations techniques que les mécanismes basés sur le courant de recharge. Ces enseignements doivent toutefois être considérés avec prudence, car la faisabilité et les contraintes pourraient différer dans le contexte suisse.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le principe d'équivalence (assurer une contribution comparable entre véhicules thermiques et électriques) peut renforcer l'équité du financement routier et s'inscrit dans les pratiques observées à l'international. Il doit toutefois être appliqué avec proportionnalité, car une stricte égalité théorique peut entraîner des distorsions si les coûts administratifs deviennent élevés ou si certaines catégories d'usagers sont affectées de manière disproportionnée. Sa mise en œuvre nécessite donc un périmètre clair et des mécanismes techniquement soutenables.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith ne formule pas de préférence pour une redevance forfaitaire appliquée à tous les véhicules électriques. Si besoin, cette option peut être examinée au même titre que les deux variantes proposées, mais notre avis se limite à présenter des éléments factuels issus des expériences internationales. Dans ces analyses, les modèles forfaitaires ne répondent toutefois pas toujours aux principes d'équité généralement recherchés dans les systèmes de financement fondés sur l'usage. Cette option peut être simple à administrer et utile comme mesure transitoire, mais elle n'est pas pérenne, car elle ne reflète pas l'usage réel du réseau et peut entraîner des distorsions d'équité entre usagers. Elle comporte aussi un risque de recettes moins alignées avec les coûts d'infrastructure. Si envisagée, elle doit rester limitée dans le temps et proportionnée aux objectifs poursuivis.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La fixation d'une date d'entrée en vigueur relève des choix politiques et des priorités définies par la Confédération. Toutefois, les impacts en termes de recettes et d'acceptabilité publique devront être analysés pour éclairer cette décision. La perception d'une redevance ou d'un impôt sur les véhicules électriques à partir de 2030 peut constituer une étape logique pour assurer une contribution équitable au financement du réseau routier. Sa réussite dépend toutefois de la simplicité des mécanismes transitoires, de la proportionnalité des exigences imposées aux usagers et de la maîtrise des coûts administratifs pour l'État. Une mise en œuvre progressive, accompagnée d'une communication claire, peut contribuer à en renforcer l'acceptabilité.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Notre avis vise uniquement à présenter des éléments factuels et des enseignements internationaux. L'affectation des recettes relève de choix institutionnels et politiques propres à la Confédération. Les expériences menées à l'étranger montrent toutefois que la cohérence entre la source des recettes et leur utilisation contribue souvent à la transparence et à l'acceptabilité des dispositifs de financement.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir document importé.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les exemples étrangers, notamment aux ÉtatsUnis et en NouvelleZélande, montrent qu'un système fondé sur la distance peut être déployé de manière progressive, à condition de définir des objectifs clairs, de disposer d'options techniques adaptées et de prévoir des mécanismes robustes de gestion des données et de conformité. Nous avons fourni des explications dans le document téléchargé

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les déploiements existents montrent que certains systèmes appliquent des différenciations pour refléter des coûts d'usage ou des objectifs spécifiques, tandis que d'autres privilégient des structures tarifaires plus simples afin de favoriser la compréhension et l'acceptabilité du dispositif. Dans tous les cas, le potentiel de recettes, le contexte propre à la Suisse et l'acceptation publique constituent des facteurs importants à prendre en compte dans l'évaluation d'un tel choix.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les enseignements internationaux (par exemple, Nouvelle-Zélande) montrent que certains systèmes utilisent le poids comme critère de tarification, ce qui constitue une bonne pratique en matière d'équité, puisqu'il reflète davantage l'utilisation proportionnelle du réseau routier. Cependant, il serait prématuré de notre part de formuler une préférence sans une analyse plus approfondie tenant compte du contexte suisse, du potentiel de recettes et de l'acceptation publique.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten

Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela nécessitera davantage d'analyses. Les expériences de programmes existants démontrent que cette approche peut constituer une bonne pratique en matière d'équité, sachant que les véhicules hybrides contribuent déjà par ailleurs. Cependant, il serait prématuré de notre part de formuler une préférence sans une analyse plus approfondie tenant compte du contexte suisse, du potentiel de recettes et de l'acceptation publique.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela nécessite davantage d'analyse pour voir si les revenues générées, l'effort demandé et l'impact sur l'acceptation publique justifient l'effort. Une redevance forfaitaire pour les catégories «motocycles» et «cyclomoteurs» pourrait offrir une solution simple et proportionnée, compte tenu de leur faible kilométrage moyen et de leurs impacts relativement limités sur l'infrastructure. Toutefois, cette approche reste moins précise qu'un mécanisme lié à l'usage réel et comporte un risque de distorsions entre profils d'usagers. Elle peut être acceptable si elle demeure administrativement légère, clairement définie et proportionnée aux objectifs poursuivis.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela nécessite plus d'analyse de faisabilité opérationnelle et viabilité financière pour voir si les revenues générées, l'effort demandé et l'impact sur l'acceptation publique justifient l'effort. Soumettre également les véhicules électriques étrangers à la redevance peut renforcer l'équité entre usagers et assurer une contribution proportionnée à l'usage du réseau suisse. Cette approche doit toutefois rester administrativement soutenable, notamment en évitant des procédures complexes pour les visiteurs et en assurant une perception simple aux points d'entrée ou via des solutions numériques adaptées. Une mise en œuvre proportionnée et clairement expliquée peut en faciliter l'acceptabilité.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela nécessite davantage d'analyse pour voir si les revenues générées, l'effort demandé et l'impact sur l'acceptation publique justifient l'effort. ermettre aux détenteurs de véhicules étrangers de choisir entre une redevance forfaitaire et une redevance liée à la prestation kilométrique peut renforcer la souplesse du dispositif et faciliter l'adhésion des usagers occasionnels. Cette flexibilité doit toutefois rester administrativement soutenable, car la coexistence de deux mécanismes pour les véhicules étrangers peut accroître la complexité de perception et les risques de contournement. Elle peut être envisagée si les procédures restent simples, proportionnées et clairement expliquées.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Cela nécessite davantage d'analyse pour voir si les revenues générées, l'effort demandé et l'impact sur l'acceptation publique justifient l'effort. Une telle exemption peut generalement se justifier du point de vue du principe de proportionnalité entre l'usage réel du réseau et la contribution financière. Elle évite également une charge administrative disproportionnée pour des catégories de véhicules dont la circulation sur route est limitée, occasionnelle ou strictement encadrée. Toutefois, la définition réglementaire de ce qui constitue un «véhicule non routier» doit être précise afin de prévenir les risques d'ambiguïté, d'abus ou de distorsions de concurrence dans certains secteurs (par exemple agriculture ou construction). Les expériences étrangères montrent qu'une catégorisation claire et documentée facilite l'acceptabilité et la bonne application de l'exemption.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'intégration de la TVA dans le calcul de la redevance constitue un choix de politique fiscale qui relève des autorités fédérales. Dans plusieurs juridictions, les mécanismes de tarification tiennent compte des taxes applicables aux carburants fossiles afin d'assurer une cohérence globale du système et d'éviter des écarts de traitement entre les différents types de propulsion. Toutefois, la pertinence d'une telle adaptation dépend du cadre juridique suisse, des objectifs poursuivis (équité, neutralité budgétaire, simplicité administrative) et de l'impact potentiel sur l'acceptation publique. Ces éléments devraient être examinés dans l'analyse d'impact réglementaire associée au projet.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cependant, cela la nécessite plus d'analyse de faisabilité opérationnelle et viabilité financière. Ce modèle permet généralement aux usagers d'opter pour l'option qu'ils jugent la plus simple - une autodéclaration pour ceux qui préfèrent une solution minimale, ou un service automatisé via un prestataire pour ceux qui souhaitent réduire les démarches administratives. Les expériences étrangères montrent que cette flexibilité favorise l'adhésion du public tout en permettant l'innovation, car les prestataires peuvent proposer des solutions conviviales et adaptées à différents profils d'usagers. Cependant, pour que ce modèle reste soutenable, il importe que la coexistence des deux options ne génère pas de coûts administratifs excessifs pour l'État.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dans plusieurs juridictions, la mise en œuvre de la perception par l'intermédiaire d'un prestataire autorisé fonctionne efficacement lorsqu'elle repose sur un cadre clair d'agrément, de certification technique et de protection des données. Ce modèle peut faciliter la conformité des usagers en automatisant la déclaration des kilomètres, ce qui améliore l'expérience utilisateur et réduit les erreurs ou omissions liées à des démarches manuelles. Les exemples étrangers montrent aussi que l'implication de prestataires autorisés stimule l'innovation et permet de proposer des services adaptés à différents profils d'usagers, tout en évitant d'imposer à tous un même canal de déclaration. Toutefois, pour que cette solution reste soutenable, il est essentiel que la

	supervision des prestataires n'entraîne pas de coûts administratifs importants pour l'État.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	ans plusieurs juridictions, la déclaration individuelle constitue une option simple et accessible pour les usagers qui préfèrent une solution directe, sans avoir recours à un prestataire autorisé. Cette modalité peut renforcer l'acceptabilité du système, notamment pour les personnes qui souhaitent conserver un contrôle sur leurs données ou limiter les interactions avec des tiers. Lorsque la déclaration individuelle est conçue de manière intuitive (par exemple à travers un portail en ligne standardisé ou une lecture périodique de l'odomètre) elle peut offrir une voie de conformité peu coûteuse pour les usagers et adaptée à ceux qui effectuent peu de kilomètres, ou dont les trajets sont prévisibles.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Limiter la perception de la redevance pour les véhicules suisses des catégories «voitures de tourisme» et «véhicules utilitaires légers» à la seule déclaration individuelle peut présenter l'avantage d'un système simple et homogène. Cette approche est souvent perçue comme plus transparente pour les usagers et peut renforcer l'acceptabilité du dispositif, à condition que la procédure de déclaration — en particulier la comptabilisation des kilomètres parcourus à l'étranger — soit claire, intuitive et conviviale. Les expériences étrangères montrent également que les modalités de déclaration individuelle peuvent fonctionner efficacement lorsque les outils numériques sont simples, standardisés et bien accompagnés. La logique d'un canal unique peut réduire la complexité opérationnelle. Toutefois, un modèle exclusivement fondé sur la déclaration individuelle impose que les contrôles, la vérification et l'assistance aux usagers soient conçus de manière proportionnée, afin de ne pas augmenter les coûts administratifs pour l'État.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Voir document fourni.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Comme présenté dans le document téléchargé, les expériences menées dans plusieurs juridictions montrent que la variante fondée sur le «courant de recharge» est techniquement réalisable pour les bornes publiques, où la mesure des kWh fournis est déjà standardisée, sécurisée et intégrée dans les systèmes de facturation. De nombreux pays ont d'ailleurs commencé à utiliser des prélèvements basés sur l'énergie fournie, notamment pour financer le réseau ou encourager certains comportements de recharge. Cette approche présente l'avantage d'un mécanisme simple pour l'usager — aucune donnée de déplacement n'est collectée — et s'appuie sur des infrastructures existantes. Elle peut également limiter la charge administrative lorsque la collecte repose principalement sur les opérateurs

	de recharge déjà équipés de systèmes numériques. Cependant, son applicabilité reste plus complexe pour la recharge privée, où l'installation de dispositifs de comptage certifiés, la séparation des usages domestiques et la vérification du volume réellement utilisé pour la mobilité peuvent entraîner des coûts d'équipement et de contrôle significatifs. Ces aspects expliquent pourquoi certains pays ont privilégié des approches hybrides ou limité ce type de taxe au seul réseau public de recharge.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'introduction d'une solution transitoire entre 2030 et 2035 peut être pertinente lorsqu'elle permet d'assurer une transition progressive vers un nouveau modèle de financement, ici l'impôt sur le courant de recharge. Dans plusieurs juridictions, des phases intermédiaires ont permis de tester les processus, d'accompagner les usagers et de réduire les risques opérationnels liés à un changement technologique ou réglementaire majeur. Une solution transitoire peut également offrir une meilleure visibilité pour les usagers et les acteurs économiques, tout en permettant à l'administration d'ajuster les procédures, les contrôles et les outils numériques avant la mise en œuvre complète du dispositif prévu pour 2035. Toutefois, pour rester soutenable, cette période intermédiaire doit être conçue de manière proportionnée, afin de ne pas entraîner de coûts administratifs inutiles pour la Confédération

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'application d'un impôt forfaitaire à titre transitoire entre 2030 et 2034 peut constituer une solution simple et pragmatique pour assurer une contribution des véhicules électriques avant l'introduction du futur impôt sur le courant de recharge en 2035. Dans plusieurs juridictions, des mécanismes forfaitaires temporaires ont permis de stabiliser les recettes tout en évitant des investissements précoces dans des systèmes techniques appelés à évoluer. Une redevance forfaitaire peut être perçue comme transparente et facile à comprendre pour les usagers, ce qui favorise l'acceptabilité durant une période de transition. Elle évite également des exigences techniques ou de comptage complexes qui ne seraient utilisées que quelques années.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Cela nécessite plus d'analyse de faisabilité opérationnelle, viabilité financière et acceptation publique. Cette approche pourrait simplifier la mise en œuvre dans une période limitée, en évitant de développer des dispositifs spécifiques pour les usagers étrangers qui ne seraient utilisés que quelques années. Pour les usagers suisses, un impôt forfaitaire est simple à administrer et à comprendre. Pour les véhicules étrangers, la mise en place d'un prélèvement équivalent nécessiterait souvent des infrastructures de perception supplémentaires, une coordination internationale ou des procédures de contrôle qui pourraient générer des coûts administratifs disproportionnés pour une période transitoire. Toutefois, il est important que cette différenciation provisoire soit clairement expliquée et limitée dans le temps, afin de maintenir la cohérence du dispositif et d'assurer une transition fluide vers le modèle définitif. Les expériences étrangères montrent que la transparence sur les objectifs et la

	durée de la mesure facilite l'acceptabilité et évite des attentes ou investissements inutiles. Lorsqu'elle est conçue ainsi, l'exclusion des véhicules étrangers durant une courte période transitoire peut permettre à la Confédération d'introduire progressivement le nouveau dispositif tout en préservant une charge administrative raisonnable.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'exclusion temporaire des véhicules utilitaires lourds (PTAC>3,5t) peut se justifier, car ils sont déjà soumis à la Redevance Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP), un système éprouvé. Intégrer ces véhicules à un impôt forfaitaire transitoire impliquerait des adaptations complexes pour une mesure de courte durée et entraînerait des coûts administratifs disproportionnés. Une différenciation temporaire, clairement expliquée et limitée dans le temps, peut donc être opérationnellement soutenable.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Un impôt forfaitaire pour les «petits véhicules» peut constituer une solution transitoire, mais ne représente pas une option pérenne, car il ne reflète pas l'usage réel du réseau routier. Ce type de dispositif est simple à administrer à court terme, mais comporte des risques de disparités entre usagers, de perte d'équité et de recettes moins bien alignées avec les coûts d'infrastructure. Il doit donc rester limité dans le temps et conçu pour éviter des coûts administratifs disproportionnés. En generale, cela nécessite plus d'analyse sur la viabilité financière.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'interdiction de recharge via des équipements non enregistrés (p.ex. prises domestiques ou industrielles) peut renforcer la traçabilité et la conformité si un impôt reposant sur le courant de recharge est introduit. Toutefois, cette approche ne peut être qu'une solution transitoire, car elle limite fortement la flexibilité des usagers et n'est pas réaliste comme modèle pérenne. Elle comporte aussi des risques opérationnels, notamment des difficultés de contrôle, des coûts administratifs élevés et une complexité d'application pour la recharge privée. Une telle mesure doit donc être proportionnée, clairement expliquée et limitée dans le temps.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	La renonciation à un système de contrôle visant à éviter le contournement de l'impôt via des équipements de recharge non enregistrés peut simplifier la mise en œuvre et limiter les coûts administratifs durant une phase transitoire. Toutefois, cette approche n'est pas pérenne, car l'absence de contrôle augmente les risques de contournement, de perte d'équité entre usagers et de recettes difficiles à garantir. Une telle renonciation ne peut être envisagée que si elle est limitée dans le temps et clairement expliquée.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis uniquement dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Pour un avis plus prononcé sur la présente question, davantage de discussion et d'analyse est nécessaire de notre part. Nous émettons donc un avis neutre.

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis uniquement dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Pour un avis plus prononcé sur la présente question, davantage de discussion et d'analyse est nécessaire de notre part. Nous émettons donc un avis neutre.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis uniquement dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Pour un avis plus prononcé sur la présente question, davantage de discussion et d'analyse est nécessaire de notre part. Nous émettons donc un avis neutre.

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis uniquement dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Pour un avis plus prononcé sur la présente question, davantage de discussion et d'analyse est nécessaire de notre part. Nous émettons donc un avis neutre.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis uniquement dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Pour un avis plus prononcé sur la présente question, davantage de discussion et d'analyse est nécessaire de notre part. Nous émettons donc un avis neutre.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a déjá donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Le document fourni en pièce jointe résume notre positionnement.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Un avis plus prononcé sur ce sujet necessiterait plus d'analyse de notre part.

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Un avis plus prononcé sur ce sujet necessiterait plus d'analyse de notre part.

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Un avis plus prononcé sur ce sujet necessiterait plus d'analyse de notre part.

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung

Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Un avis plus prononcé sur ce sujet necessiterait plus d'analyse de notre part.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der

Titel	zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement.

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4

Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	CDM Smith a donné son avis dans le cadre du "Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques" uniquement. Un avis plus prononcé sur la loi fédérale nécessiterait plus d'analyse de notre part.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht

Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Neutrale Haltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Steuererhebung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Centre Patronal

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 25-046_Imposition-vhl-electriques_Position-CP

Centre Patronal

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Paudex, le 8 janvier 2025

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Contexte

Compte-tenu de l'objectif climatique de la Suisse de ne plus émettre de gaz à effet de serre d'ici 2050 (zéro émission net), les émissions liées aux transports individuels motorisés devront décroître très fortement. A long-terme, le parc automobile suisse sera principalement composé de véhicules électriques (fonctionnant avec des batteries électriques).

Si cette baisse des émissions constitue une avancée essentielle pour l'atteinte des objectifs climatiques nationaux, elle soulève également des défis importants, notamment en matière de compensation des pertes fiscales. En effet, les recettes tirées des huiles minérales sont appelées à reculer avec la diminution du nombre de véhicules thermiques. Cette évolution pourrait rapidement devenir problématique, dans la mesure où cette taxation contribue de manière déterminante au financement des infrastructures routières (fonds FORTA et FSCR) ainsi qu'au budget général de la Confédération. Or, le fonds FORTA se trouve déjà dans une situation financière fragile puisqu'il perd désormais de l'argent, ce qui pourrait mettre en danger plusieurs projets de maintien ou de développement des infrastructures.

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le fonds FORTA finance l'exploitation, l'entretien, l'aménagement et la construction des routes nationales. Il constitue également la contribution fédérale aux programmes de trafic d'agglomération. Ses recettes proviennent principalement de la surtaxe sur les huiles minérales, de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière), de l'impôt sur les véhicules automobiles ainsi que, jusqu'à concurrence de 10 %, de l'impôt sur les huiles minérales. En 2024, l'ensemble de ces apports s'élevait à 2,65 milliards de francs, dont la part prépondérante provenait de la surtaxe sur les huiles minérales (1,69 milliard de francs). Ainsi, environ 60 % des recettes du FORTA sont aujourd'hui générées par les automobilistes lors de l'achat de carburant.

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Par l'intermédiaire du FSCR, la Confédération octroie aux cantons des contributions pour les routes principales, ainsi que des contributions pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Ces contributions permettent aux

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

cantons de construire, d'entretenir et d'exploiter ces infrastructures spécifiques, dont l'entretien est particulièrement coûteux. Le FSCR est alimenté par la moitié de l'impôt sur les huiles minérales, ce qui représentait ***1,28 milliard*** *de francs en 2024.*

A l'horizon de quelques décennies, et au plus tard en 2050, l'impôt sur les huiles minérales sera donc largement tari. Dans la mesure où les véhicules électriques (ainsi que les hybrides rechargeables incluant les véhicules dotés de dispositifs « range extenders ») bénéficient eux aussi des infrastructures routières, le Conseil fédéral estime qu'il est désormais nécessaire que leurs détenteurs contribuent au financement de ces infrastructures. Pour cette raison, les véhicules électriques dits « non routiers » (tracteurs, machines de travail, véhicules agricoles combinés etc.) seront exempté même s'ils empruntent parfois la chaussée. De même, les véhicules dits *mild hybrid* et *full hybrid* (HEV, *Hybrid Electric Vehicles*) qui ne disposent pas d'un connecteur de recharge et dont les batteries ne peuvent donc pas être chargées à partir d'une source d'électricité externe, ne sont pas soumis à la redevance. Par conséquent, ces véhicules continueront à être soumis à l'impôt sur les huiles minérales, ce qui nous semble tout à fait pertinent.

Le Centre Patronal s'engage pour des infrastructures en bon état

Traditionnellement, le Centre Patronal accorde une attention particulière au maintien en bon état des infrastructures de transport, qu'il considère comme l'un des piliers de la prospérité du pays. Aujourd'hui, les infrastructures de transport suisses sont non seulement performantes, mais également bien entretenues, de l'avis unanime de nombreux experts, et ce malgré les contraintes structurelles importantes qui pèsent sur elles (topographie exigeante, variations climatiques, etc.). Cette situation est largement enviée à l'international, alors que plusieurs pays voisins ont dû lancer de vastes programmes de rénovation afin de combler leur retard.

Dans un contexte économique marqué par de multiples incertitudes, la Suisse doit agir de manière proactive afin de préserver cet avantage comparatif. C'est pourquoi le Centre Patronal soutient pleinement la démarche du Conseil fédéral visant à identifier des recettes de substitution destinées à compenser les pertes fiscales évoquées. Il est essentiel que la Confédération puisse continuer à entretenir, exploiter et adapter les infrastructures routières et d'agglomération selon les standards les plus élevés. Cette exigence plaide en faveur d'un système garantissant non seulement une source de financement alternative, mais également le maintien du niveau actuel des recettes issues des huiles minérales.

L'instauration d'une nouvelle taxation ne va pas toujours de soi, en particulier d'un point de vue juridique. A cet égard, il convient de rappeler qu'en 2017, à la suite d'une modification constitutionnelle, la Confédération a obtenu la compétence de percevoir une redevance sur les véhicules automobiles utilisant des moyens de propulsion autres que les carburants fossiles (art. 131, al. 2, let. b Cst.). Les propositions actuelles du Conseil fédéral s'inscrivent donc essentiellement dans la mise en œuvre de cette disposition et ne soulèvent, de notre point de vue, aucune difficulté juridique.

Enfin, nous soulignons néanmoins que toute nouvelle imposition devra être instaurée progressivement. En effet, l'instauration rapide d'une taxation électrique aussi lourde que celle pesant sur les huiles minérales n'aurait guère de sens dans le contexte commercial actuel où les véhicules électriques ne font (de loin) pas encore l'unanimité parmi les consommateurs suisses. Par ailleurs, le poids des véhicules jouant un rôle déterminant dans l'usure des routes, il apparaît pertinent que les véhicules électriques lourds soient soumis à une taxation proportionnellement plus élevée.

Utilisation du produit de l'impôt à l'importation des véhicules automobiles

Compte tenu de ce que nous avançons au titre précédent, il ne nous paraît pas acceptable qu'une partie (jusqu'à 50% du produit net) de l'impôt à l'importation des véhicules automobiles puisse être utilisé pour alimenter le budget général de la Confédération « afin de respecter les prescriptions du frein à l'endettement », comme proposé dans le rapport explicatif. En effet, nous ne voyons pas le lien entre cette proposition et l'ambition du présent projet visant à taxer l'électromobilité pour financer les infrastructures de transport. Il nous semble donc que cette proposition est hors-sujet et constitue en réalité une variable d'ajustement cachée pour soulager le budget de la Confédération.

Plutôt que de se reposer sur de nouvelles rentrées fiscales *ad hoc*, nous invitons le Conseil fédéral à faire les arbitrages politiques qui s'imposent au sein du paquet d'allègement budgétaire 2027 afin de maintenir l'équilibre budgétaire et non d'utiliser ce genre de propositions pour gonfler discrètement les revenus de la Confédération.

Par conséquent, nous tenons à souligner que nous nous opposerons catégoriquement à toute proposition visant réduire l'affectation des recettes nettes de l'impôt automobile au FORTA (qui se monte aujourd'hui à 100%).

Considérations sur les variantes de redevances proposées par le Conseil fédéral

Contrairement aux carburants fossiles, la recharge électrique ne se prête pas à une taxation simple, notamment en raison notamment de son caractère décentralisé : les usagers peuvent recharger leur véhicule à domicile ou sur leur lieu de travail, et non exclusivement dans des stations dédiées. Cette situation complique tant le contrôle que la perception d'une taxe ou d'une redevance.

Confrontés à des problématiques similaires, plusieurs pays – en particulier ceux affichant une forte proportion de véhicules électriques – ont déjà engagé une réflexion sur leur taxation des véhicules. La plupart ont toutefois été confrontés à des difficultés pratiques, que nous évoquerons ci-après.

Dans ce contexte, le Conseil fédéral s'est néanmoins inspiré de ces expériences étrangères (Islande, Nouvelle-Zélande, Norvège etc.) pour proposer deux grandes variantes : une redevance kilométrique, déclinable sous différentes formes, et un impôt sur l'électricité utilisée pour la recharge des véhicules.

Une redevance liée à la prestation kilométrique (fondée sur l'auto-déclaration du nombre de kilomètres effectués ou sur les données du véhicule) ainsi qu'un impôt sur le courant basé sur l'électricité effectivement chargée dans le véhicule, constituent des solutions faisables d'un point de vue technique. Nous relevons néanmoins qu'elles sont complexes à mettre en œuvre et présentent des risques certains pour les consommateurs.

La variante de la prestation kilométrique basée sur l'auto-déclaration (déclaration périodique du compteur kilométrique) présente un risque élevé d'abus. En effet, les données transmises par les usagers peuvent être trafiquées par le biais d'une manipulation du compteur kilométrique. En outre, elle ne permet pas d'exclure les kilomètres parcourus à l'étranger (non-soumis à la taxe).

La sous-variante reposant sur les données issues du véhicule impliquerait quant à elle un système de géolocalisation par satellite techniquement sophistiqué et coûteux, tant pour la collecte que pour le traitement des données. Cette sous-variante soulève par ailleurs de sérieuses préoccupations en matière de protection de la sphère privée, en permettant potentiellement un suivi détaillé des déplacements par les services étatiques. Actuellement, les enjeux liés à la sécurité des données sont majeurs, comme l'a récemment démontré le débat public autour de l'identité électronique. Pour ces raisons, nous nous opposons à cette sous-variante.

La variante dite du « courant de recharge » comporte également des risques importants. Elle ouvrirait la voie à de multiples abus, tels que la recharge via des installations non déclarées. Un phénomène de tourisme de recharge pourrait également apparaître si les cadres législatifs des pays voisins divergeaient de celui de la Suisse. Dans le contexte commercial transfrontalier actuel, ce risque nous paraît rédhibitoire. Enfin, nous soulignons encore que cette solution impliquerait des coûts d'installation et d'exploitation particulièrement élevés.

Pour ces motifs, nous rejetons ces deux variantes et proposons une troisième approche.

Une taxation forfaitaire comme solution

A nos yeux, la solution la plus appropriée consiste en l'instauration d'une taxation forfaitaire générale fondée sur des critères de poids et prévoyant des abattements appropriés pour les véhicules hybrides. En effet, à l'heure actuelle, elle apparaît comme la plus pragmatique, la plus simple, la moins coûteuse et la moins intrusive pour la sphère privée des usagers.

Outre son faible coût, une formule forfaitaire simplifie considérablement les modalités de perception, et réduit également à un minimum l'effort demandé à la personne assujettie en lien avec la redevance. Afin d'assurer une certaine équité entre véhicules électriques et véhicules thermiques, le montant annuel de cette nouvelle redevance devrait être différencié

selon des catégories de poids (les véhicules plus lourds étant soumis à une charge plus élevée que les véhicules plus légers).

Enfin, nous insistons sur le fait que cette future taxe devra être introduite progressivement et préserver la compétitivité des motorisations électriques et hybrides par rapport aux motorisations thermiques. Il conviendra donc de maintenir un parallélisme adéquat entre la taxation des carburants fossiles et la taxe forfaitaire proposée, de manière à garantir une charge fiscale moyenne comparable (TVA et équivalent TVA inclus). Selon nous, la taxation des véhicules électriques et hybrides ne doit en aucun cas freiner l'électrification du parc automobile, laquelle demeure, comme nous l'avons stipulé au début de notre prise de position, indispensable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les transports publics ne doivent pas être oubliés

Le Centre Patronal relève, par ailleurs, que le projet soumis à consultation ne prévoit pas de mécanisme équivalent à la réduction de la taxation des carburants pour les transports publics électriques sous concession fédérale (transport régional et local). Au regard des investissements conséquents consentis pour la décarbonation de ces flottes, il apparaît nécessaire de prévoir une exemption de la taxe – qu'elle soit kilométrique ou liée à l'électricité – pour ce secteur largement soutenu par les collectivités publiques.

A terme, une loi et une autre approche seront nécessaires

A plus long terme, le Centre Patronal souhaite que la Confédération élabore une loi spécifique permettant de taxer les véhicules électriques et hybrides sur la base de leur consommation effective, mesurée directement par le biais d'un dispositif présent à bord du véhicule. Selon plusieurs experts, cette solution n'est pas encore tout à fait mûre mais l'évolution technologique des véhicules et les régulations de l'UE vont dans ce sens, elle finira donc par s'imposer.

A titre d'exemple, on peut citer les solutions de surveillance embarquée de la consommation d'électricité actuellement développées par les constructeurs (OBFCM – On-Board Fuel Consumption Monitoring), qui s'applique déjà aux véhicules à propulsion thermiques et qui s'appliquera à tous les nouveaux véhicules électriques immatriculés dans l'Union européenne entre 2027 et 2029. Cette variante que l'on pourrait qualifier de « mesure embarquée » nous paraît de loin la meilleure, en ce qu'elle permettra de surmonter les principales lacunes et risques que nous avons identifié et discuté ci-dessus dans les variantes actuellement mises en consultation.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient cette modification législative (instauration d'une taxe de remplacement) et préconise la variante forfaitaire. Il invite néanmoins la Confédération à continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à proposer à terme une loi tenant compte des expériences réalisées à l'étranger, en particulier au sein de l'UE.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Coperitus GmbH

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Prinzipiell ja, da die Strassen finanziert werden müssen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Alle anderen Vorschläge, insbesondere die Variante Ladeenergie sind in der Praxis nicht umsetzbar. Hierbei kann auf die Erfahrungen mit der Erfassung der Kilometerleistung bei der LSVA zurückgegriffen werden.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es wird vorgeschlagen, dass die Ladestationen den Energiebezug über die Energieversorgungsunternehmen ablesen lassen sollen. Dies bedingt, dass alle heute installierten Ladestationen ausgewechselt werden müssen und die Energieversorgungsunternehmen ein bis heute unbekanntes, cyber-security sicheres Protokoll implementieren, verwalten und an die Behörden weitermelden müssen. Auch heutige Spezialfälle wie bidirektionales Laden, das Laden an einem Inselnetz (also nicht am öffentlichen Netz) oder wenn das Fahrzeug eigene Solarzellen hat, müssten abgedeckt werden. Fazit: Das Verfahren ist ein bürokratisches Gebilde, das so in der Praxis nicht funktionieren kann.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Prinzip greift zu kurz. Es geht nicht nur um die Abgabe/Steuer, sondern auch um die Basis dieser Steuer. Oder anders ausgedrückt, muss auch der CO2-Ausstoss in dieser Abgabe/Steuer berücksichtigt werden. Speziell für eine Übergangsfrist ist zu prüfen, wie schnell eine Äquivalenz eintreten soll. Dieser Punkt sollte davon abhängig gemacht werden, wie schnell die Umstellung auf die Elektromobilität gelingt. Oder anders ausgedrückt: Bei Nichterreichen der Zwischenziele (z.B. 2030, 2035) der Energiestrategie 2050 ist auf eine direkte Äquivalenz zu verzichten.

	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten

Titel	(«Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist ein total veraltetes System und ist nicht verursachergerecht. Es ist abzulehnen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe hierzu auch 1.4, bei Nichterreichen der Ziele Energiestrategie 2050 ist eine Schrittweise Äquivalenz anzustreben. So wie sich momentan die Elektromobilität in der Schweiz entwickelt, werden wir die Ziele bis 2030 nicht erreichen. Also ist der Zeitpunkt nach hinten zu verschieben.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante wird seit Jahren mit der LSVA praktiziert. Es ist eher die Frage, ob der Wille des Gesetzgebers vorhanden ist und nicht die Frage, ob es technisch geht.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist eine politische Frage. Hier sollte abgeklärt werden, ob die 50% Regel plausibel ist oder z.B. eher 40/60 oder 60/40.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Weil der administrative Aufwand so geringer gehalten werden kann. Ausgewogen ist es damit aber nicht.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Prinzipiell ja, die Frage ist eher was für einen Aufwand diese Erfassung erfordert (Kosten/Nutzen-Verhältnis). Die Schweiz ist keine Insel.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie unter 2.6 sollte das Kosten/Nutzen-Verhältnis sorgsam abgewogen werden.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn unter dem Fachbegriff "Traktoren" nicht auch landwirtschaftliche Traktoren gemeint sind, welche trotzdem auf der Strasse zirkulieren.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Vergleiche auch 1.6. Die Umsetzung der Energiestrategie 2050 sollte Vorrang vor der Beaufschlagung mit der MwSt haben.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn wir uns aber das umgesetzte Modell der LSVA ansehen ist eigentlich nur ein Partner vorgesehen (NATRAS). Aus meiner Sicht werden sich kaum verschiedene Hersteller um eine Lizenz in der Schweiz bemühen. Denkbar ist wie bei der LSVA, dass z.B. alle 5 Jahre eine Ausschreibung erfolgt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im heutigen Zeitalter steht dieser Ansatz quer in der Landschaft. Dies würde in etwa einer Selbstdeklaration des Wasserverbrauchs in einer Gemeinde entsprechen. Völlig unvorstellbar für die Zukunft.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist einfach nicht mehr der Stand der Technik.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Viel zu kompliziert mit beliebig vielen Spezialfällen

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wird ein Modell gemäss LSVA gewählt ist dies sehr rasch umsetzbar.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gleiche Begründung wie unter 3.2. aber noch wesentlich unverständlicher

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies ist ungerecht und nicht gerechtfertigt. Die Frage ist eher, wie die Schweiz sich gegenüber der EU aufstellt.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eigentlich unterliegen bis dann alle Fahrzeuge der LSVA. Deshalb ist hier eine Ausnahme nicht einsichtig.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verhältnis Aufwand/Ertrag muss einigermassen korrekt sein

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Frage zeigt gerade exemplarisch, dass die Ladeenergie so nicht erfassbar ist, da es zu viele Umgehungsmöglichkeiten für den Endnutzer gibt.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der administrative Aufwand inklusive der Kontrolle ist unmöglich hoch im Verhältnis zum Ertrag.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Es geht nicht nur um die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur, sondern auch um das Erreichen des Ziels der Energiestrategie 2050. Also heisst dies auch, dass die Massnahmen den Umstieg auf eine effizientere und CO2-ärmere Antriebstechnologie nicht durch diese Abgabe/Steuer zu verzögern ist.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Punkt 2.1.2 Motorfahrräder ist zu streichen ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Gerade Motorfahrräder tragen dazu bei, den Nahverkehr wesentlich effizienter zu gestalten. Der administrative Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Ertrag.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die pauschale Erfassung einer Abgabe über den Ladestrom ist in der Praxis viel zu kompliziert. Über 600 Energieversorger sollen diese Erfassung gestalten. Schon heute haben dies Unternehmen enorm Mühe, die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen. Dirverse Schlupflöcher sind bereits heute vorprogrammiert.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Viel zu kompliziert und in der Praxis nicht umsetzbar.

Didier Brägger

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe soll nur zur Deckung der Lücke im Strassenfonds erhoben werden. Keine Beiträge in die allgemeine Bundeskasse.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Erfassung der Fahrleistung erscheint mit verhältnismässigem Aufwand umsetzbar. Wünschenswert wäre eine automatische Erfassung via Fahrzeug (die meisten Autos sollten dank GPS, Navi, Kommunikationstool mit Herstellerserver bereits über eine vorhandene Basis verfügen). Andere Fälle (alte Fahrzeugbestand, Datenschutzbedenken) erfolgen via Selbstdeklaration.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Fahrer eines Verbrennerfahrzeuges leistet heute kaum einen Beitrag zu den erwarteten Umwelt- und Gesundheitsschäden. Daher erscheint der Beitrag an die allgemeine Bundeskasse legitim. Der Fahrer eines Elektroautos nimmt bewusst Komforteinbussen in Kauf (Verringerte Reichweite, Ladeplanung auf langen Strecken, höhere Anschaffungskosten). Er soll im Gegenzug entlastet werden und die Finanzierung soll ausschliesslich zum Unterhalt des Strassennetzes eingesetzt werden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die baldige "Androhung" dieser neuen Steuer würde den Hochlauf der E-Mobilität weiter verzögern. Die Stimmung ist aktuell ohnehin sehr Anti-Elektro.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mit der Besteuerung nach "Gewicht" wird der effektiven Belastung der Strasseninfrastruktur Rechnung getragen. Langfristig dürfte dies Druck auf die Automobilhersteller erhöhen, weiter in Leichtbaumassnahmen zu investieren. Der Aspekt der effizienten Fahrweise und Sparsamkeit bei den Antrieben wird hier leider nicht Rechnung getragen. Der Nutzer spart jedoch bei den Stromkosten.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Einen Rabatt von 50% würde der Technik des Plug-in Hybrides unnötigen Auftrieb verleihen. Ein Plug-in macht oekologisch nur Sinn, wenn das Fahrprofil mehrheitlich Kurzstrecken enthält, er konsequent geladen wird und so rund 80-90% elektrisch gefahren wird. Ich würde somit einen Tarif 80 oder 90 Prozent anwenden.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Motorräder und Motorfahrräder sind von der Steur zu befreien.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Wechsel auf E-Mobilität hat für den Nutzer bislang hohe Investitionskosten zur Folge: Installation Ladeinfrastruktur. All dieses Stationen müssten nachgerüstet werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Die Schweizerische Post

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Die Schweizerische Post begrüsst die Bestrebungen des Bundes, die aufgrund der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität entstehenden Steuerausfälle zu kompensieren. Es ist unbestritten, dass die E-Mobilität langfristig einen Beitrag zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten muss. Aus unserer Sicht ist die aktuelle Diskussion über neue Abgaben jedoch verfrüht und birgt das Risiko, den erfolgreichen Hochlauf der E-Mobilität zu gefährden. Eine vorschnelle Einführung neuer Belastungen würde die dringend benötigte Planungssicherheit gefährden und die Marktentwicklung stören. Die Elektromobilität befindet sich in der Schweiz derzeit in einer entscheidenden Phase ihres Hochlaufs. Dank verbesserter finanzieller Rahmenbedingungen und regulatorischer Planungssicherheit gewinnt die Technologie zunehmend an Fahrt. Eine Besteuerung zum vorgeschlagenen Zeitpunkt käme unseres Erachtens zu früh und würde die Entwicklungen der Elektromobilität bremsen. Wir plädieren dafür, die Diskussion über neue Abgaben erst dann zu führen, wenn die Elektromobilität eine kritische Marktdurchdringung erreicht hat – beispielsweise ab einem Anteil von 30 Prozent an der Gesamtfahrzeugflotte in der Schweiz (nicht nur bei Neuzulassungen). Besonders wichtig ist uns zudem, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) von allfälligen neuen Abgaben ausgenommen bleibt. Der ÖV leistet einen zentralen Beitrag zu einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität in der Schweiz. Analog zur bisherigen Befreiung von der Mineralölsteuer bei Dieselbussen müssen auch Elektrobusse von Abgaben befreit werden. Nur so können attraktive und bezahlbare ÖV-Leistungen weiterhin gewährleistet werden.

Anhang: Stellungnahme Post Abgabe Elektrofahrzeuge_signed

Die Schweizerische Post AG
Stab CEO
Public and International Affairs
Wankdorfallee 4
Postfach
3030 Bern

Telefon +41 58 386 66 86
www.post.ch

Stab CEO, PIA, Wankdorfallee 4, Postfach, 3030 Bern

Eingereicht bei:
Consultations (admin.ch)

Datum 22. Dezember 2025
Ihre Nachricht
Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 58 341 10 35

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge».

Die Schweizerische Post setzt seit Jahren konsequent auf nachhaltige Mobilitätslösungen und ist eine Vorreiterin in der Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte. Bereits heute betreiben wir die grösste Elektrofahrzeugflotte der Schweiz mit über 7'000 elektrisch betriebenen Zustellfahrzeugen. Wir streben an, bis 2030 unsere gesamte Zustellflotte zu elektrifizieren. Bis 2035 sollen alle Postautos fossilfrei unterwegs sein. Zudem investieren wir kontinuierlich in den Ausbau der Ladeinfrastruktur an unseren Standorten und entwickeln innovative Konzepte für eine effiziente Energieversorgung.

Die Schweizerische Post begrüsst die Bestrebungen des Bundes, die aufgrund der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität entstehenden Steuerausfälle zu kompensieren. Es ist unbestritten, dass die E-Mobilität langfristig einen Beitrag zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten muss. Aus unserer Sicht ist die aktuelle Diskussion über neue Abgaben jedoch verfrüht und birgt das Risiko, die erfolgreiche und positive Transformation der E-Mobilität zu gefährden. Eine vorschnelle Einführung neuer Belastungen würde die dringend benötigte Planungssicherheit gefährden und die Marktentwicklung stören. Die Elektromobilität befindet sich in der Schweiz derzeit in einer entscheidenden Phase. Dank verbesserter finanzieller Rahmenbedingungen und regulatorischer Planungssicherheit gewinnt die Technologie zunehmend an Fahrt. Eine Besteuerung zum vorgeschlagenen Zeitpunkt käme unseres Erachtens zu früh und würde die Entwicklungen der Elektromobilität bremsen. **Wir plädieren dafür, die Diskussion über neue Abgaben erst dann zu führen, wenn die Elektromobilität eine kritische Marktdurchdringung erreicht hat** – beispielsweise ab einem Anteil von 30 Prozent an der Gesamtfahrzeugflotte in der Schweiz (nicht nur bei Neuzulassungen).

Besonders wichtig ist uns zudem, dass der **öffentliche Verkehr (ÖV)** von allfälligen neuen Abgaben **ausgenommen** bleibt. Der ÖV leistet einen zentralen Beitrag zu einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität in der Schweiz. Analog zur bisherigen Befreiung von der Mineralölsteuer bei Dieselbussen müssen auch Elektrobusse von Abgaben befreit werden. Nur so können attraktive und bezahlbare ÖV-Leistungen weiterhin gewährleistet werden.

Abschliessend danken wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Wir sind überzeugt, dass eine sorgfältige und ausgewogene Einführung neuer Abgaben entscheidend ist, um die Elektromobilität in der Schweiz nachhaltig zu fördern und gleichzeitig die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig sicherzustellen. Gerne stehen wir für einen weiteren Dialog zur Verfügung und unterstützen den Bund bei der Ausarbeitung praxistauglicher Lösungen.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG
Mobilitäts-Services

December 22, 2025
Qualified Electronic Signature by SwissSign

Leiter Mobilitäts-Services
Mitglied der Konzernleitung

Die Schweizerische Post AG
Stab CEO

Matthias Dietrich
Qualified Electronic Signature by SwissSign

Matthias Dietrich
Leiter Stab CEO

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir plädieren dafür, die Diskussion über neue Abgaben erst dann zu führen, wenn die Elektromobilität eine kritische Marktdurchdringung erreicht hat – beispielsweise ab einem Anteil von 30 Prozent an der Gesamtfahrzeugflotte in der Schweiz (nicht nur bei Neuzulassungen).

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der beiden vorgeschlagenen Varianten erachten wir die Variante «Fahrleistung» als praktikabler als die Variante «Ladestrom» und somit als vorzugswürdig. Die Variante «Fahrleistung» ist aus unserer Sicht anspruchsvoll, da sie geeichte Telemetriedaten von allen Fahrzeugen erfordert. Die Einführung erfordert erhebliche Investitionen und eine komplexe technische Umsetzung. Zudem könnte sie leichte und effiziente Elektrofahrzeuge benachteiligen. Die Variante «Ladestrom» erscheint uns hingegen aus zwei Gründen nicht praxistauglich: Einerseits ist die Umsetzung aller Ladepunkte mit einer geeichten Messeinrichtung äusserst kostenintensiv. Andererseits sehen wir ein hohes Missbrauchsrisiko, insbesondere wenn Privatpersonen ihr Fahrzeug an einer normalen Haushaltssteckdose laden, welche keine entsprechenden Messeinrichtung haben kann.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» erscheint uns aus zwei Gründen nicht praxistauglich: Einerseits ist die Umsetzung aller Ladepunkte mit einer geeichten Messeinrichtung äusserst kostenintensiv. Andererseits sehen wir ein hohes Missbrauchsrisiko, insbesondere wenn Privatpersonen ihr Fahrzeug an einer normalen Haushaltssteckdose laden, welche keine entsprechenden Messeinrichtung haben kann.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne der Äquivalenz ist auch zu beachten, dass die Elektrofahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von der Steuer ausgenommen werden. Der ÖV leistet einen zentralen Beitrag zu einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität in der Schweiz. Analog zur bisherigen Befreiung von der Mineralölsteuer (gemäss Mineralölsteuergesetz) bei Dieselbussen müssen auch künftige E-Busse von Abgaben befreit werden. Nur so können attraktive und bezahlbare ÖV-Leistungen weiterhin gewährleistet werden.

	Vorschlag für eine Anpassung des Art. 5 Abs. 1 Bst. f: Art. 5 Abgabebefreiung 1 Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für: f) Elektrofahrzeuge im Einsatz von den vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht ist die aktuelle Diskussion über neue Abgaben verfrüht und birgt das Risiko, den erfolgreichen Hochlauf der E-Mobilität zu gefährden. Eine vorschnelle Einführung neuer Belastungen würde die dringend benötigte Planungssicherheit gefährden und die Marktentwicklung empfindlich stören. Die Elektromobilität befindet sich in der Schweiz derzeit in einer entscheidenden Phase ihres Hochlaufs. Dank verbesserter finanzieller Rahmenbedingungen und regulatorischer Planungssicherheit gewinnt die Technologie zunehmend an Fahrt. Eine Besteuerung zum vorgeschlagenen Zeitpunkt käme unseres Erachtens zu früh und würde die Entwicklungen der Elektromobilität bremsen. Wir plädieren dafür, die Diskussion über neue Abgaben erst dann zu führen, wenn die Elektromobilität eine kritische Marktdurchdringung erreicht hat – beispielsweise ab einem Anteil von 30Prozent an der Gesamtfahrzeugflotte in der Schweiz (nicht nur bei Neuzulassungen).

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne einer Förderung der nachhaltigen Mobilität und damit leichtere und effiziente Elektrofahrzeuge nicht benachteiligt würden, wäre eine kombinierte Besteuerung von Fahrzeuggewicht und Fahrleistung zu prüfen (de facto = Stossrichtung Roadpricing). Die Fahrleistung könnte in Abstufungen pauschalisiert besteuert werden, ohne aufwändige technische Erfassung (rechtlich bindende Selbstdeklaration, analog zu Fahrzeugversicherungen).

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Die Variante «Fahrleistung» ist aus unserer Sicht anspruchsvoll, da sie geeichte Telemetriedaten von allen Fahrzeugen erfordert. Die Einführung

Begründung	erfordert erhebliche Investitionen und eine komplexe technische Umsetzung. Zudem könnte sie leichte und effiziente Elektrofahrzeuge benachteiligen. Wir plädieren für eine Lösung, die sowohl praktikabel als auch kosteneffizient umgesetzt werden kann.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit keine Nachteile für kommerziell genutzte Fahrzeuge (z.B. Lieferwagen) entstehen, soll es eine Tarifdifferenzierung zwischen kommerziell genutzten Fahrzeugen und Privatfahrzeugen geben.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit keine Nachteile für kommerziell genutzte Fahrzeuge (z.B. Lieferwagen) entstehen, soll es eine Tarifdifferenzierung zwischen kommerziell genutzten Fahrzeugen und Privatfahrzeugen geben.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Halbierung des Tarifs für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge führt zu einem Fehlanreiz, da sie den Einsatz von Plug-In-Hybriden gegenüber reinen Elektrofahrzeugen begünstigt.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit keine Nachteile für kommerziell genutzte Fahrzeuge (z.B. von der Schweizerischen Post eingesetzte Elektro-Dreiräder) entstehen, soll es eine Tarifdifferenzierung zwischen kommerziell genutzten Fahrzeugen und Privatfahrzeugen geben.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne eines Äquivalenzprinzips sollen nicht nur Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden, sondern auch die Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Der ÖV leistet einen zentralen Beitrag zu einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität in der Schweiz. Analog zur bisherigen Befreiung von der Mineralölsteuer bei Dieselbussen müssen auch künftige E-Busse von Abgaben befreit werden. Nur so können attraktive und bezahlbare ÖV-Leistungen weiterhin gewährleistet werden Vorschlag für eine Anpassung des Art. 5 Abs. 1 Bst. f: Art. 5 Abgabebefreiung 1 Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für: f) Elektrofahrzeuge im Einsatz von den vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Da Halter von Elektrofahrzeugen bereits Mehrwertsteuer auf den Strom bezahlen, würde eine zusätzliche Abgabe faktisch eine Doppelbesteuerung darstellen.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» erscheint uns aus zwei Gründen nicht praxistauglich: Einerseits ist die Umsetzung aller Ladepunkte mit einer geeichten Messeinrichtung äusserst kostenintensiv. Andererseits sehen wir ein hohes Missbrauchsrisiko, insbesondere wenn Privatpersonen ihr Fahrzeug an einer normalen Haushaltssteckdose laden, welche keine entsprechenden Messeinrichtung haben kann.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Dino Maddalon

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Die Vorlage greift ein reales und absehbares Problem auf: den langfristigen Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer bei gleichzeitig unverändertem Bedarf an Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Es ist grundsätzlich richtig, frühzeitig über Ersatzmechanismen nachzudenken. Aus Sicht der Verursachergerechtigkeit erscheint jedoch zentral, dass eine künftige Lösung möglichst direkt an die tatsächliche Nutzung der Strasseninfrastruktur anknüpft. Gerade bei sehr geringer Jahresfahrleistung – wie sie bei einem Teil der Elektrofahrzeughalterinnen und -halter vorkommt – ist eine pauschale oder energiebezogene Belastung nur eingeschränkt geeignet, den effektiven Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung korrekt abzubilden. Zudem sollte vermieden werden, dass neue Abgaben die Akzeptanz der Elektromobilität unnötig schwächen oder Fehlanreize setzen, etwa durch eine Belastung von Ladeverlusten oder von Stromverbrauch, der nicht unmittelbar mit der Fahrleistung zusammenhängt. Transparenz, Nachvollziehbarkeit und ein klarer Bezug zur effektiven Nutzung sind aus meiner Sicht entscheidend für die gesellschaftliche Akzeptanz einer solchen Abgabe. Insgesamt ist es zu begrüssen, dass verschiedene Varianten offen zur Diskussion gestellt werden. Die weitere Ausgestaltung sollte jedoch besonders darauf achten, unterschiedliche Nutzungsprofile fair zu berücksichtigen und einfache, verständliche Lösungen zu bevorzugen.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich ist nachvollziehbar, dass mit zunehmender Verbreitung von Elektrofahrzeugen ein Ersatz für wegfallende Einnahmen aus der Mineralölsteuer geprüft wird. Entscheidend ist jedoch, dass eine künftige Abgabe verursachergerecht, transparent und fair ausgestaltet wird und unterschiedliche Nutzungsprofile angemessen berücksichtigt.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» knüpft direkt an die tatsächliche Nutzung der Strasseninfrastruktur an und bildet unterschiedliche Fahrprofile besser ab als eine energiebezogene Besteuerung. Insbesondere bei geringer Jahresfahrleistung erscheint sie transparenter und verursachergerechter.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» berücksichtigt die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur weniger direkt und kann bei geringen Jahresfahrleistungen zu einer disproportionalen Belastung führen. Außerdem sind zusätzliche technische Herausforderungen zu erwarten, wie die Abgrenzung zwischen Fahrstrom und anderweitigem Energieverbrauch.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Äquivalenzprinzip ist sinnvoll, um eine grundsätzlich vergleichbare Belastung von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Umsetzung differenziert erfolgt und unterschiedliche Fahrprofile, insbesondere geringe Jahresfahrleistungen, fair berücksichtigt werden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge könnte problematisch sein, da sie die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur und die unterschiedlichen Fahrprofile nicht berücksichtigt. Solche Regelungen könnten dazu führen, dass Fahrzeuge mit geringer Nutzung unverhältnismäßig belastet werden, während Fahrzeuge, die die Infrastruktur intensiver nutzen, nicht entsprechend zur Kasse gebeten werden. Daher wäre es sinnvoller, ein System zu implementieren, das sich an der tatsächlich gefahrenen Fahrleistung orientiert, um eine gerechte Abgabenregelung sicherzustellen, die die Verkehrsbelastung korrekt abbildet.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt 2030 bietet ausreichend Vorbereitungszeit, um die erforderlichen technischen und administrativen Strukturen zu entwickeln und bestehende Unsicherheiten auszugleichen. Dies erlaubt es zudem, dass die Automobilindustrie und die Verbraucher sich entsprechend anpassen und vorbereiten können.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Zweckbindung der Einnahmen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für die Transparenz und Akzeptanz der Abgabe. Eine entsprechende Anpassung der Bundesverfassung stellt sicher, dass die Mittel zielgerichtet und im Sinne der ursprünglichen mineralölsteuerbasierten Finanzierungslogik verwendet werden.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
	Die Variante «Fahrleistung» bietet eine transparente und gerechte Methode zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, da sie direkt an die Nutzung der Strassen anknüpft. Besonders bei Fahrzeughaltern mit geringer Jahresfahrleistung, wie es bei vielen Elektrofahrzeugen der Fall ist,

Begründung	ermöglicht diese Abgabe eine faire Erhebung, die im Einklang mit tatsächlichen Nutzungsdaten steht. Es ist jedoch entscheidend, dass die Tarife angemessen differenziert und praktikabel gestaltet werden, um unterschiedlichen Fahrzeugprofilen gerecht zu werden und unverhältnismäßige Belastungen zu vermeiden.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» erscheint grundsätzlich umsetzbar, da sie auf bestehenden Infrastrukturen und Technologien basiert, die bereits für die Erhebung von Abgaben wie der Mineralölsteuer genutzt werden. Zudem kann die Fahrleistung relativ einfach über bestehende Systeme erfasst werden. Wichtig ist jedoch, dass bei der Umsetzung auch die technische Machbarkeit und die Transparenz der Abrechnung im Fokus stehen, um eine breite Akzeptanz zu gewährleisten.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten ist sinnvoll, da sie den unterschiedlichen Belastungen Rechnung trägt, die verschiedene Fahrzeugtypen in Bezug auf den Strassenverschleiß und den Ressourcenverbrauch verursachen. Eine solche Differenzierung trägt zur Verursachergerechtigkeit bei und sorgt dafür, dass schwerere Fahrzeuge, die mehr Abnutzung verursachen, entsprechend höher belastet werden. Dies fördert auch die Akzeptanz der Abgabe bei Fahrzeughaltern, die weniger zur Abnutzung der Infrastruktur beitragen.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berücksichtigung des zulässigen Gesamtgewichts im Tarifmodell ist sinnvoll, da schwerere Fahrzeuge tendenziell mehr Strassenverschleiß verursachen. Dadurch wird eine gerechtere Verteilung der Abgabenlast erreicht, da größere Fahrzeuge entsprechend ihrer Nutzung der Infrastruktur stärker zur Kasse gebeten werden. Dies fördert die Verursachergerechtigkeit und trägt dazu bei, dass die Einnahmen der Abgabe proportional zur tatsächlichen Nutzung der Strasseninfrastruktur stehen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Festlegung eines ermäßigten Tarifs für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge ist angemessen, da diese Fahrzeuge eine Übergangslösung zur vollständigen Elektromobilität darstellen. Indem sie einen geringeren Tarif zahlen, wird ein Anreiz geschaffen, auf die Nutzung von Elektrofahrzeugen umzusteigen, während gleichzeitig berücksichtigt wird, dass Plug-in-Hybride nicht ausschließlich elektrisch betrieben werden. Diese Regelung könnte dazu beitragen, dass die Akzeptanz für die Hybridtechnologie steigt und somit der Umstieg auf vollständige Elektromobilität gefördert wird.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer pauschalen Abgabe für Motorräder und Motorfahrräder kann problematisch sein, da sie nicht die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur widerspiegelt. Eine pauschale Abgabe könnte dazu führen, dass Fahrer mit geringer Fahrleistung im Nachteil sind, während Nutzer mit höherer Fahrleistung unverhältnismäßig belastet werden. Es wäre besser, ein System zu implementieren, das die Abgaben nach tatsächlich gefahrenen Kilometern oder anderen nutzungsbasierten Kriterien ermittelt, um Verursachergerechtigkeit sicherzustellen.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist sinnvoll, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen, da diese Fahrzeuge ebenfalls die Infrastruktur der Schweiz nutzen und somit zu den Instandhaltungskosten beitragen sollten. Eine gleichmäßige Anwendung der Abgabe fördert die Fairness im System und stellt sicher, dass alle Nutzer, unabhängig von der Herkunft ihres Fahrzeugs, einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit, zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung zu wählen, könnte zu Ungleichheiten im System führen. Halter von ausländischen Fahrzeugen könnten sich für die günstigere Abgabe entscheiden, unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzung der Infrastruktur, was die Verursachergerechtigkeit gefährdet. Es wäre besser, eine einheitliche Regelung zu haben, die sich strikt nach der tatsächlich gefahrenen Fahrleistung richtet, um eine faire Finanzierung der Infrastruktur zu gewährleisten.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Befreiung von Non-Road-Fahrzeugen von der Abgabe ist nachvollziehbar, da diese Fahrzeuge in der Regel nicht die öffentliche Infrastruktur in derselben Weise nutzen wie Straßenfahrzeuge. Der Betrieb dieser Fahrzeuge erfolgt häufig in spezifischen Bereichen, die nicht mit dem allgemeinen Verkehr verbunden sind. Diese Regelung könnte daher helfen, unnötige administrative Belastungen zu vermeiden und die spezifischen Anforderungen und Einsatzmöglichkeiten von Non-Road-Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berücksichtigung der Mehrwertsteuer bei der Anpassung der Abgabentarife ist sinnvoll, da dies Konsistenz und Fairness im Steuer- und Abgabensystem sicherstellt. Wenn bereits auf Mineralölsteuern Mehrwertsteuer erhoben wird, sollte dies auch für die neuen Abgabemodelle gelten, um vergleichbare Rahmenbedingungen zu

	gewährleisten. Eine solche Regelung könnte zudem dazu beitragen, dass die Abgabentarife transparent und nachvollziehbar bleiben und die fiskalischen Auswirkungen für die Nutzer klar kommuniziert werden.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit für Abgabepflichtige, zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter zu wählen, fördert Flexibilität und erleichtert die Einhaltung der Abgabenpflichten. Diese Wahl könnte es Nutzern ermöglichen, die für ihre individuellen Bedürfnisse am besten geeignete Methode zu wählen, was insbesondere für Wenigfahrer von Vorteil sein könnte. Zudem könnte dies der Verwaltung helfen, administrative Aufwände zu reduzieren und eine breitere Akzeptanz der Abgabe zu fördern, indem sie den Nutzern die Entscheidungsfreiheit überlässt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter kann die Effizienz der Abgabenerhebung erhöhen und möglicherweise den administrativen Aufwand für die Nutzer reduzieren. Durch die Verwendung eines zugelassenen Anbieters wird auch sichergestellt, dass die Erhebung nach klaren Standards und transparenten Prozessen erfolgt, was die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz der Abgabe stärken kann. Diese Lösung könnte insbesondere für weniger erfahrene Nutzer von Vorteil sein, da sie die Komplexität der Abgabe vereinfachen würde.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit zur Selbstdeklaration bietet den Abgabepflichtigen Flexibilität und Kontrolle über den Prozess der Abgabenmeldung. Diese Methode kann dazu beitragen, den administrativen Aufwand zu reduzieren und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen, da sie es den Fahrzeughaltern ermöglicht, ihre Informationen selbst zu verwalten. Wichtig ist jedoch, dass klare Richtlinien und Mechanismen zur Überwachung der Selbstdeklaration implementiert werden, um Missbrauch zu verhindern und die Integrität des Systems zu gewährleisten.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ausschließliche Erhebung der Abgabe für inländische Fahrzeuge über Selbstdeklaration könnte zu Ungleichheiten führen, da sie möglicherweise nicht die tatsächlichen Nutzungsmuster der Fahrzeuge genau abbildet. Eine Mischform, die auch eine Erhebung über zugelassene Anbieter ermöglicht, wäre vorteilhafter, um sicherzustellen, dass alle Abgaben korrekt und transparent erfasst werden. Darüber hinaus könnte die Erfassung im Ausland gefahrenen Kilometer für die Verursachergerechtigkeit und die korrekte Abgabenberechnung entscheidend sein. Eine rein selbstdeklarierte Erhebung könnte dazu führen, dass einige Fahrer nicht die erforderlichen

	Angaben machen, was die Einnahmen und die Fairness des Systems beeinträchtigen könnte.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» stellt grundsätzlich eine interessante Möglichkeit dar, um Einnahmen zu generieren. Allerdings wirft sie erhebliche Bedenken hinsichtlich der Verursachergerechtigkeit und der Transparenz auf. Eine steuerliche Belastung auf den Ladestrom könnte dazu führen, dass Wenigfahrer unverhältnismäßig stark belastet werden, während Vielstromnutzung nicht ausreichend erfasst wird. Zudem könnten zusätzliche Kosten für das Laden bei gleichzeitig üblichen Ladeverlusten und der Vorkonditionierung entstehen, was nicht im Einklang mit dem Prinzip der Verursachergerechtigkeit steht. Darüber hinaus zeigt die aktuelle Situation in Deutschland, dass große Ladeanbieter oft nicht kundenfreundlich auftreten und zusätzliche Gebühren sowie weniger transparente Preisstrukturen einführen. Dies verstärkt die Notwendigkeit, dass die Energiepreise fair und nachvollziehbar gestaltet werden, um die Akzeptanz und den Umstieg auf Elektromobilität nicht zu gefährden. Eine klare Abgrenzung zwischen Fahrleistungen und Energieverbrauch ist notwendig, um eine faire und nachvollziehbare Abgabenregelung sicherzustellen.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» ist grundsätzlich umsetzbar, jedoch bestehen erhebliche Vorbehalte hinsichtlich ihrer praktischen Umsetzung. Die technische Infrastruktur für die Erhebung einer Ladestromsteuer existiert bereits, jedoch könnten Probleme in der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Kosten auftreten. Insbesondere die Erfahrung in Deutschland zeigt, dass große Ladeanbieter oft nicht kundenfreundlich agieren und versteckte Kosten sowie unklare Preisstrukturen haben. Um die Akzeptanz der Elektromobilität nicht zu gefährden, müssen die Energiepreise fair, transparent und nachvollziehbar gestaltet werden. Zudem sollte die Erhebung so konzipiert sein, dass sie nicht nur den Verbrauch von Strom abbildet, sondern auch die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur berücksichtigt.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Übergangslösung ab 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 könnte potenziell zu Verwirrung und Unsicherheit führen. Anstatt eine kurzfristige Lösung zu implementieren, die möglicherweise nicht auf langfristigen Nachhaltigkeitszielen basiert, wäre es ratsam, die verfügbaren Systeme jetzt klar zu gestalten und effektiv zu kommunizieren. Der Fokus sollte darauf liegen, eine gerechte und transparente Regelung zu schaffen, die sowohl die Nutzung der Infrastruktur als auch den tatsächlichen Energieverbrauch berücksichtigt. Eine Übergangslösung könnte auch wieder zu einer Unklarheit in der Preisgestaltung führen und die Akzeptanz der Elektromobilität untergraben, insbesondere wenn die großen Ladeanbieter nicht kundenfreundlich agieren.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die Einführung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung ist problematisch, da sie nicht die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur und die unterschiedlichen Verbrauchsmuster der Nutzer widerspiegelt. Eine pauschale Steuer könnte dazu führen, dass Wenigfahrer unverhältnismäßig belastet werden, während Vielverbraucher möglicherweise nicht entsprechend zur Kasse gebeten werden. Diese Regelung könnte die Fairness und Verursachergerechtigkeit untergraben, die für die Akzeptanz eines solchen Systems entscheidend sind. Es wäre besser, auf ein transparenteres und genaueres Abrechnungssystem zu setzen, das sowohl die Fahrzeugnutzung als auch den tatsächlichen Energieverbrauch berücksichtigt.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es wäre nicht gerechtfertigt, ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase von der pauschalen Steuer zu befreien. Alle Fahrzeuge, die die Schweizer Infrastruktur nutzen, sollten einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten, unabhängig von ihrem Herkunftsland. Eine Ausnahme für ausländische Fahrzeuge könnte dazu führen, dass die finanziellen Lasten ungleich verteilt werden, was die Verursachergerechtigkeit gefährden würde. Es ist wichtig, dass alle Nutzer der Infrastruktur entsprechend zur Kasse gebeten werden, um eine faire und transparente Einnahmenbasis zu gewährleisten.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Befreiung schwerer Nutzfahrzeuge von der Steuer während der Übergangsphase ist nicht gerechtfertigt, da diese Fahrzeuge einen signifikanten Anteil an der Abnutzung der Infrastruktur verursachen. Eine Steuerpflicht für schwere Nutzfahrzeuge würde dazu beitragen, die Lasten gerechter zu verteilen und sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge, die die Infrastruktur stark beanspruchen, auch einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten. Eine Ausnahme für schwere Nutzfahrzeuge könnte bedeutende Einnahmeverluste zur Folge haben und die Fairness des Systems beeinträchtigen. Es ist wichtig, dass sowohl leichtere als auch schwerere Fahrzeuge fair behandelt werden, um Verursachergerechtigkeit zu gewährleisten.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine generelle pauschale Steuer für Kleinfahrzeuge könnte problematisch sein, da sie die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur und die individuellen Fahrprofile nicht berücksichtigt. Eine pauschale Regelung könnte dazu führen, dass Fahrzeuge mit geringer Nutzung unverhältnismäßig belastet werden, während Fahrzeuge, die die Infrastruktur intensiver nutzen, nicht entsprechend zur Kasse gebeten werden. Stattdessen wäre es sinnvoller, ein System zu implementieren, das sich an der tatsächlich gefahrenen Fahrleistung orientiert, um eine gerechte und verursachergerechte Abgabe zu gewährleisten, die die unterschiedlichen Nutzungsmuster der Kleinfahrzeuge besser abbildet.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen könnte zu unnötigen Einschränkungen für Elektrofahrzeughalter führen und die Flexibilität beim Laden erheblich reduzieren. Viele Nutzer sind auf die Möglichkeit angewiesen, ihre Fahrzeuge an Haushaltssteckdosen oder anderen nicht registrierten Ladepunkten aufzuladen, insbesondere in Regionen mit unzureichender Ladeinfrastruktur. Statt auf ein vollständiges Verbot zu setzen, sollte der Fokus darauf liegen, sichere und nachvollziehbare Richtlinien für das Laden zu entwickeln, die gleichzeitig den Bedürfnissen der Nutzer Rechnung tragen und somit die Akzeptanz der Elektromobilität fördern.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre problematisch, da dies Missbrauch und Ungerechtigkeiten fördern könnte. Eine klare Überwachung und Regulierung sind notwendig, um sicherzustellen, dass alle Nutzer der Infrastruktur ihren gerechten Anteil zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten. Ein solches System würde dazu beitragen, die Integrität des Abgabesystems zu wahren und mögliche Umgehungen zu verhindern. Gleichzeitig könnte man jedoch darauf achten, dass die Kontrollen praktikabel und benutzerfreundlich gestaltet sind, um die Nutzerakzeptanz nicht zu gefährden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	"Ich unterstütze die vorgeschlagenen Änderungen in Artikel 86, da sie eine klare und gerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Die Zuweisung von Mitteln aus verschiedenen Quellen, einschließlich der besonderen Verbrauchssteuer und der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, trägt dazu bei, die finanziellen Ressourcen sicherzustellen, die für den Unterhalt und die Entwicklung der Infrastruktur notwendig sind. Es ist jedoch wichtig, dass diese Mittel transparent verwaltet werden, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu fördern."

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	Ich unterstütze die Änderungen in Art. 196 Ziff. 3, da sie sicherstellen, dass die Mittel zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds sinnvoll verwendet werden. Die klare Zuordnung der Mittel trägt zur Stabilität der Finanzierungsstruktur bei und fördert eine nachhaltige Entwicklung im Verkehrssektor.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Einführung der fahrleistungsabhängigen Abgabe auf elektrisch angetriebenen Motorfahrzeugen, da diese Regelung eine gerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur fördert. Die Definition von Elektrofahrzeugen, einschließlich batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, sorgt für Klarheit und berücksichtigt verschiedene Fahrzeugtypen, die zur Reduktion von CO2-Emissionen beitragen. Zusätzlich möchte ich anmerken, dass als Elektrofahrzeughalter mit einer jährlichen Fahrleistung von nur 2.000 km die Möglichkeit eines fairen Tarifs für Wenigfahrer wichtig ist. Dieser Ansatz sorgt dafür, dass nicht nur die Nutzung der Infrastruktur berücksichtigt wird, sondern auch die tatsächlichen Fahrprofile von Nutzern wie mir.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La legge del 20 giugno 2025 sui compiti dell'UDSC (LUDSC) è applicabile, sempre che la presente legge non preveda altrimenti. 2 Le disposizioni sulla dichiarazione delle merci e sulla riscossione delle tasse si applicano per analogia. Ai fini della presente legge, l'espressione «dichiarazione delle merci» figurante nella LUDSC indica la trasmissione dei dati necessari alla riscossione della tassa. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes, da es einen klaren Rahmen für den Vollzug und die Erhebung der Abgaben bietet. Es ist jedoch wichtig, dass die Übermittlung der notwendigen Daten für die Abgabenerhebung transparent und nutzerfreundlich erfolgt. Eine klare Kommunikation und Anleitung für Fahrzeughalter und Betreiber wird notwendig sein, um die Einhaltung zu erleichtern, insbesondere in Hinblick auf die Bereitstellung der relevanten Informationen. Es sollte sichergestellt werden, dass das Verfahren für die Nutzer verständlich ist, um die Akzeptanz der Erhebung zu fördern, insbesondere für Wenigfahrer wie mich und andere Elektrofahrzeughalter.

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) vollzieht dieses Gesetz. 2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Kantone und private Organisationen für den Vollzug beigezogen werden. 3 Die am Vollzug dieses Gesetzes beteiligten Behörden werden für ihren Aufwand entschädigt. Die Vollzugsentschädigung wird aus den Einnahmen der Abgabe finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Vollzugsentschädigung fest. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Ich unterstütze die Bestimmungen zur zuständigen Behörde, die das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) als Vollzugsbehörde benennen. Es ist sinnvoll, die Kantone und private Organisationen in den Vollzug einzubeziehen, um lokale Expertise und Ressourcen zu nutzen, die die Effizienz der Umsetzung fördern können. Wichtig ist jedoch, dass die Entschädigung für den Vollzug transparent geregelt ist und die Höhe der Vollzugsentschädigung klar kommuniziert wird. Als Elektrofahrzeughalter möchte ich betonen, dass eine faire und nachvollziehbare Entschädigung entscheidend ist, um die Akzeptanz und das Vertrauen in das System zu fördern. Es sollte sichergestellt werden, dass die Nutzung von Mitteln aus den Einnahmen der Abgabe verantwortungsbewusst und transparent erfolgt.

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelung, dass die Abgabe für Fahrten im Zollgebiet mit sowohl im In- als auch im Ausland immatrikulierten Elektrofahrzeugen erhoben wird. Dies fördert die Gleichbehandlung aller Elektrofahrzeughalter und stellt sicher, dass alle Nutzer der Infrastruktur, unabhängig von der Herkunft ihrer Fahrzeuge, zu den Kosten der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Die Einbeziehung ausländischer Elektrofahrzeuge ist wichtig, um Verursachergerechtigkeit zu schaffen und mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Dies hilft, die Akzeptanz der Abgabe zu stärken und fördert eine faire Finanzierung.

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La tassa non deve essere versata per: a. veicoli elettrici non progettati per circolare su strada, quali trattori, macchine semoventi, carri di lavoro, carri con motore, monoassi, motoslitte e sedie a rotelle motorizzate; b.veicoli elettrici destinati esclusivamente all'uso ufficiale dei beneficiari istituzionali di cui all'articolo 2 capoverso 1 della legge del 22 giugno 2007 sullo Stato ospite (LSO) esentati dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO; c.veicoli elettrici destinati esclusivamente all'uso personale delle persone beneficiarie di cui all'articolo 2 capoverso 2 LSO esentate dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO; d.veicoli elettrici di governi stranieri in missione ufficiale; e.veicoli elettrici esteri della categoria fiscale motoveicoli (art. 8 cpv. 2 lett. f). 2 Il Consiglio federale può prevedere che determinati generi di veicoli elettrici o veicoli elettrici con destinazione d'uso speciale siano esentati interamente o parzialmente dalla tassa, oppure può adottare regolamentazioni speciali. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zu den Abgabebefreiungen, die die Ausnahmen von der Abgabe für bestimmte Elektrofahrzeuge klar definieren. Die Befreiung von Fahrzeugen, die nicht für den Straßenverkehr konzipiert sind, sowie von Dienstfahrzeugen im öffentlichen Sektor ist sinnvoll, um die gesellschaftlichen und funktionalen Unterschiede zu berücksichtigen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Kriterien für die Befreiungen klar und transparent kommuniziert werden. Insbesondere für Fahrzeuge, deren Nutzung im Alltag betrachtet werden muss, ist es wichtig, dass die Befreiungen nicht zu Verwirrungen oder Missbrauch führen. Darüber hinaus wäre es hilfreich, wenn der Bundesrat genaue Kriterien für mögliche Sonderregelungen festlegt, um eine faire Anwendung sicherzustellen.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	L'OFDF peut exonérer de la redevance certains véhicules lorsque cela est justifié, notamment sur la base de traités internationaux ou pour des raisons humanitaires.

	~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Möglichkeit, dass das BAZG in begründeten Fällen Fahrzeuge von der Abgabepflicht ausnehmen kann, insbesondere im Hinblick auf staatsvertragliche Regelungen oder humanitäre Gründe. Diese Flexibilität ist wichtig, um besondere Umstände angemessen zu berücksichtigen. Es wäre jedoch wünschenswert, dass klare Kriterien für die Ausnahmen festgelegt werden, um Transparenz und Verlässlichkeit zu gewährleisten. Eine transparente Kommunikation über die Prozesse und Entscheidungsgrundlagen würde das Vertrauen in das System stärken und sicherstellen, dass die Ausnahmen gerecht und nachvollziehbar angewendet werden.

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	ch unterstütze die Regelungen zu den abgabepflichtigen Personen, die klar zwischen inländischen und ausländischen Elektrofahrzeugen unterscheiden. Diese klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten ist wichtig, um sicherzustellen, dass sowohl Halter als auch Führer der Fahrzeuge zur Abgabenpflicht herangezogen werden. Die Einbeziehung der Fahrzeugführenden ausländischer Elektrofahrzeuge fördert die Verursachergerechtigkeit und stellt sicher, dass alle Nutzer der Infrastruktur einen Beitrag leisten. Dies trägt zur Fairness im System bei, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Straßeninfrastruktur.

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Le montant de la redevance est calculé sur la base : a. des kilomètres parcourus (prestation kilométrique) sur le territoire douanier ,et b. du poids total maximal autorisé pour le véhicule électrique. 2 La redevance est fixée pour les catégories de redevance suivantes : a. voitures de tourisme ; b. véhicules utilitaires légers ; c. véhicules utilitaires lourds affectés au transport de marchandises ; d. véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes ; e. motocycles ; f. cyclomoteurs. 3 Le Conseil fédéral peut prévoir que dans le cas des ensembles de véhicules de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds affectés au transport de marchandises », le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur serve de base de calcul. 4 Le Conseil fédéral classe les genres de véhicules dans les catégories de redevance. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze den Grundsatz, dass die Höhe der Abgabe sich sowohl nach der gefahrenen Kilometerleistung als auch nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs bemisst. Diese Regelung fördert die Verursachergerechtigkeit und sorgt dafür, dass alle Fahrzeuge fair zur Abgabe herangezogen werden. Die Festlegung der Abgabekategorien ist ebenfalls sinnvoll, da sie eine klare Struktur schafft. Es wäre jedoch vorteilhaft, die Regelungen bezüglich der Zugsgewichtsmessung transparenter zu gestalten. Insbesondere sollten die Kriterien, die der Bundesrat bei der Zuordnung von Elektrofahrzeugarten zu den Abgabekategorien berücksichtigt, klar kommuniziert werden, um einheitliche Standards und Fairness sicherzustellen.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
	1 Die Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder. 2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann die abgabepflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen.

Gegenvorschlag	3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben. 4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich lehne die Regelungen zur pauschalen Abgabe für Motorräder und Motorfahrräder ab, da diese Art der Erhebung nicht die tatsächliche Nutzung und den tatsächlichen Aufwand der Fahrzeuge widerspiegelt. Eine pauschale Abgabe könnte insbesondere Wenigfahrern wie mir, die nur geringe Kilometerleistungen erzielen, unangemessen hohe Kosten auferlegen, während Vielnutzer nicht entsprechend belastet werden. Die Wahlmöglichkeit zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung für ausländische Fahrzeuge ist positiv, bringt jedoch zusätzliche Komplexität in das System. Eine transparentere und fairere Regelung, die sich an der tatsächlichen Fahrleistung orientiert, wäre wünschenswert, um die Verursachergerechtigkeit zu gewährleisten.

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2. 2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert. 3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zu den Abgabetarifen, da die Anbindung an Anhang 2 eine klare und strukturierte Basis für die Abgabenerhebung schafft. Die Möglichkeit für den Bundesrat, das Referenzgewicht anzupassen, ist sinnvoll, um auf Veränderungen im Durchschnittsgewicht der Elektrofahrzeuge zu reagieren und somit die Fairness der Abgabe zu sichern. Allerdings halte ich den Minimaltarif von 1 Rappen pro Kilometer für die fahrleistungsabhängige Abgabe als potenziell zu niedrig, insbesondere wenn man die Inflation und die sich ändernden Kosten im Blick behält. Es wäre wichtig, regelmäßige Anpassungen dieses Tarifs vorzunehmen, um sicherzustellen, dass die Abgabe auch in Zukunft eine angemessene Finanzierung der Infrastruktur gewährleistet.

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zum Teuerungsausgleich, da die Möglichkeit zur Erhöhung der Abgabetarife im Einklang mit der Teuerung sicherstellt, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auch bei steigenden Kosten aufrechterhalten werden kann. Die Kopplung an den Baupreisindex für den Tiefbau ist sinnvoll, um die Kosteneffizienz im Infrastrukturbereich zu berücksichtigen. Das Erfordernis, dass der Bedarf ausgewiesen sein muss, bietet zudem eine zusätzliche Kontrolle, um sicherzustellen, dass Anpassungen gerechtfertigt sind. Diese Regelung unterstützt langfristig die Stabilität und Nachhaltigkeit der Finanzierung der Infrastruktur.

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La presente sezione si applica alle seguenti categorie fiscali: a. automobili; b. veicoli commerciali leggeri; c. motoveicoli; e d. ciclomotori. 2 Per i veicoli della categoria fiscale veicoli commerciali pesanti la riscossione della tassa si fonda sulla sezione 4 della legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante (LTTP). 3 Per i veicoli svizzeri della categoria fiscale veicoli commerciali pesanti per

	il trasporto di persone si può chiedere all'UDSC che la tassa sia riscossa, in deroga al capoverso 2, secondo la presente sezione. Non sono concesse deduzioni forfettarie secondo l'articolo 13 capoverso 3. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze den Geltungsbereich des Artikels, der die Abgabekategorien klar definiert. Die Unterscheidung zwischen Personenwagen, leichten Nutzfahrzeugen, Motorrädern und Motorfahrrädern sorgt für Klarheit in der Abgabenerhebung. Es ist jedoch wichtig, dass die Regelungen für schwere Nutzfahrzeuge, die gemäß dem Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) geregelt sind, transparent und verständlich kommuniziert werden. Die Möglichkeit, beim BAZG zu beantragen, dass die Abgabe nach diesem Abschnitt erhoben wird, sollte klar für alle Nutzer zugänglich sein, um Unsicherheiten zu vermeiden. Dies fördert die Akzeptanz und das Vertrauen in das System.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden: a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration). 2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen. 3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs. 4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich. 5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Ermittlung der Fahrleistung, da sie klare und praktikable Methoden zur Erfassung der Kilometerleistungen vorsehen. Die Möglichkeit, die Fahrleistung entweder mit einem zugelassenen Erfassungssystem oder durch Selbstdeklaration zu ermitteln, bietet Flexibilität für die Fahrzeughalter. Allerdings wäre es sinnvoll, dass die Kriterien für die zulässigen Erfassungssysteme klar definiert werden, um sicherzustellen, dass diese Systeme zuverlässig und benutzerfreundlich sind. Zudem sollte der Pauschalabzug für im Ausland gefahrene Kilometer transparent geregelt werden, um mögliche Unsicherheiten bei der Selbstdeklaration zu minimieren. Die Anforderung, dass ausländische Elektrofahrzeuge ihre Fahrleistung ausschließlich über ein Erfassungssystem eines Anbieters ermitteln müssen, sollte ebenfalls klar kommuniziert werden, um die Compliance zu erleichtern und potenzielle Herausforderungen zu vermeiden.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La personne assujettie à la redevance doit veiller à ce que les données nécessaires à l'établissement de la prestation kilométrique soient enregistrées sans interruption durant tout le trajet. 2 Si elle établit la prestation kilométrique au moyen du système d'enregistrement d'un prestataire, elle doit veiller à ce que ce système soit activé dans le véhicule prévu à cet effet et fonctionne sans interruption durant tout le trajet. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung, da sie die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Datenerfassung während der gesamten Fahrt betonen. Diese Vorgabe stellt sicher, dass die Abgabe fair und genau berechnet werden kann. Allerdings sollte es klare Richtlinien geben, wie die Abgabepflichtigen sicherstellen können, dass das Erfassungssystem im Fahrzeug ordnungsgemäß installiert und während der Fahrt funktionsfähig bleibt. Zudem wäre es hilfreich, technische Unterstützung und Anleitungen

	anzubieten, um sicherzustellen, dass Fahrzeughalter wissen, wie sie die Systeme korrekt nutzen, um mögliche Fehlerquellen zu minimieren.

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung): a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird; b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird. 2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, da sie eine klare Verantwortlichkeit festlegen. Die Unterscheidung, wer die Daten übermitteln muss – der Anbieter oder die abgabepflichtige Person – fördert die Transparenz und Effizienz des Prozesses. Es wäre jedoch wichtig, dass die Verfahren zur Datenübermittlung klar und benutzerfreundlich gestaltet sind, um sicherzustellen, dass Fahrzeughalter und Anbieter die Anforderungen einfach erfüllen können. Darüber hinaus sollte eine spezifische Anleitung zur Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht bereitgestellt werden, um Missverständnisse zu vermeiden. Ich empfehle auch, dass das BAZG regelmäßige Schulungen oder Informationsmaterialien bereitstellt, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten gut informiert sind und die Daten korrekt übermitteln können.

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Le Conseil fédéral règle l'autorisation de prestataires pour l'établissement de la prestation kilométrique. 2 L'OFDF fixe les prescriptions techniques et opérationnelles que le prestataire doit respecter. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Zulassung von Anbietern für die Ermittlung der Fahrleistung, da sie einen wichtigen Rahmen schaffen, um sicherzustellen, dass die Anbieter verlässliche und qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten. Die Festlegung technischer und betrieblicher Vorgaben durch das BAZG ist entscheidend, um einheitliche Standards zu gewährleisten. Es wäre jedoch hilfreich, die Kriterien für die Zulassung und die spezifischen Anforderungen für Anbieter transparent zu kommunizieren. Dies würde nicht nur das Vertrauen der Nutzer stärken, sondern auch dazu beitragen, dass die Anbieter besser vorbereitet sind, die Vorgaben zu erfüllen. Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass es regelmäßige Überprüfungen der Anbieter gibt, um deren weiterhin konforme Leistung und Qualität zu garantieren.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zu den Pflichten der Anbieter, da sie klare Verantwortlichkeiten festlegen und sicherstellen, dass die Abgabeerhebung effizient und ordnungsgemäß durchgeführt wird. Die Punkte zur Registrierung der abgabepflichtigen Personen, zur Bereitstellung von Erfassungssystemen und zur Übermittlung der Fahrleistung sind entscheidend für die Nachvollziehbarkeit und Transparenz des gesamten Prozesses. Die Verpflichtung der Anbieter, die Abgabe für ausländische Elektrofahrzeuge innerhalb der Zahlungsfrist zu begleichen, fördert zudem

	die Verursachergerechtigkeit und stellt sicher, dass alle Fahrzeughalter gerecht behandelt werden. Ich halte es für wichtig, dass das BAZG regelmäßige Schulungen und Informationen anbietet, um die Anbieter in der Erfüllung ihrer Pflichten zu unterstützen, und um sicherzustellen, dass alle Beteiligten die Anforderungen kennen.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelung, dass der Bundesrat die Abgabeperiode festlegt. Diese Flexibilität ermöglicht es, die Abgabeperiode an die sich ändernden Bedingungen und Bedürfnisse der Verkehrsinfrastruktur anzupassen. Eine klare Definition der Abgabeperiode ist wichtig, um die Planung für die abgabepflichtigen Personen zu erleichtern und eine kontinuierliche Finanzierung der Infrastruktur zu gewährleisten. Es wäre jedoch wünschenswert, dass der Bundesrat die Kriterien für die Festlegung der Abgabeperiode transparent kommuniziert, sodass die Betroffenen verstehen, auf welcher Basis Entscheidungen getroffen werden. Informationen und rechtzeitige Bekanntgabe der Abgabeperiode sind entscheidend für die Akzeptanz und das Vertrauen in das System.

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zum Beginn und Ende der Abgabepflicht für inländische und ausländische Elektrofahrzeuge. Die klare Festlegung, dass die Abgabepflicht mit der amtlichen Zulassung für inländische Fahrzeuge beginnt und mit deren Erlöschen endet, sorgt für eine transparente Handhabung. Für ausländische Elektrofahrzeuge ist es sinnvoll, die Abgabepflicht an den Zeitraum im Zollgebiet zu koppeln, um sicherzustellen, dass auch diese Nutzer zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen, solange sie sich im Land aufhalten. Wichtig ist, dass die abgabepflichtigen Personen über ihre Verantwortlichkeiten und die genauen Zeitpunkte der Abgabepflicht informiert werden, um Unsicherheiten zu vermeiden. Eine klare Kommunikation dieser Punkte wird das Vertrauen in das System stärken.

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Entstehung der Abgabeschuld, da die klare Definition, dass die Abgabeschuld für ausländische Fahrzeuge zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet und für inländische Motorräder und Motorfahrräder zu Beginn der Abgabepflicht entsteht, für Transparenz in der Abgabeerhebung sorgt. Dies ermöglicht den abgabepflichtigen Personen, ihre Verpflichtungen verständlich und rechtzeitig zu erkennen, was wichtige Voraussetzungen für eine faire und effektive Abgabeverwaltung sind. Es wäre jedoch hilfreich, wenn das BAZG sicherstellt, dass die betroffenen Nutzer über ihre Abgabeschuld und die geltenden Regelungen umfassend informiert werden, um Missverständnisse zu vermeiden.

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
	Ich unterstütze die Regelungen zum Grundsatz der Kontrollen im Rahmen der Abgabenerhebung, da die klare Zuweisung der Verantwortung an das BAZG und die Kantone für verschiedene Fahrzeugkategorien die Effizienz und Nachvollziehbarkeit der Abgabeerhebung verbessert. Die Möglichkeit, Kontrollen automatisiert durchzuführen, kann die

Begründung	Kontrolleffektivität erhöhen und gleichzeitig den Aufwand für die Behörden reduzieren. Dennoch ist Transparenz in Bezug auf die Kontrollmechanismen und -verfahren wichtig, um das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Zusätzlich sollte eine klare Kommunikation über die Kontrollverfahren vorhanden sein, damit die betroffenen Fahrzeughalter über ihre Rechte und Pflichten informiert sind.

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung, da die Möglichkeit für das BAZG und die Kantone, auf Daten des Kilometerzählers oder des Fahrtschreibers zuzugreifen, die Genauigkeit und Integrität der Abgabeerhebung erhöht. Diese Maßnahme trägt dazu bei, dass die abgebuchte Fahrleistung tatsächlich der Anzahl der gefahrenen Kilometer entspricht, was die Fairness im System stärkt. Es ist jedoch wichtig, dass die Kontrolle transparent und unter Wahrung des Datenschutzes erfolgt. Fahrzeughalter sollten über die Kontrollmechanismen informiert sein, um Missverständnisse zu vermeiden und das Vertrauen in den Prozess zu fördern.

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich unterstütze die Regelung zu den Rechtsmitteln, die es den betroffenen Personen ermöglicht, Verfügungen der ersten kantonalen Instanzen innerhalb von 60 Tagen beim BAZG anzufechten. Diese Regelung gewährleistet, dass wichtige Entscheidungen überprüfbar sind und die Rechte der abgabepflichtigen Personen geschützt werden. Ein klar definierter Widerspruchsprozess trägt zur Rechtsstaatlichkeit und Fairness im Verwaltungshandeln bei und bietet den Bürgern die notwendige Möglichkeit, ihre Anliegen und Bedenken in einem formalen Rahmen vorzubringen.

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Hält eine abgabepflichtige Person die Rechnungsstellung eines Anbieters für fehlerhaft, so muss sie die Rechnung innerhalb der Einsprachefrist von einem Jahr (Art. 85 Abs. 1 BAZG-VG) beim Anbieter beanstanden. Dieser hat die Beanstandung zu prüfen. Liegt die Bearbeitung der Beanstandung nicht in seiner Kompetenz, so leitet er diese an das BAZG weiter. 2 Die Frist zur Einsprache gegen die Veranlagung ist mit der Beanstandung beim Anbieter gewahrt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Beanstandung der Rechnungsstellung, da sie den abgabepflichtigen Personen eine klare Möglichkeit bieten, fehlerhafte Rechnungen anzufechten. Die Frist von einem Jahr zur Beanstandung beim Anbieter gewährleistet, dass Nutzer ausreichend Zeit haben, bei Unstimmigkeiten zu reagieren. Jedoch wäre es hilfreich, wenn die Prozesse zur Beanstandung und die Verantwortlichkeiten der Anbieter klar kommuniziert werden. Eine transparente Anleitung zur Beanstandung könnte den betroffenen Personen helfen, ihre Anliegen effizient und verständlich zu formulieren. Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass die Überprüfung der Beanstandungen zeitnah erfolgt, um Unklarheiten zu vermeiden und das Vertrauen in die Dienstleistung der Anbieter zu stärken.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	2 Jusqu'à la fin du paiement des intérêts et du remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2, les moyens prévus à l'art. 86, al. 2, let. e et ebis, seront crédités non pas au fonds conformément à l'art. 86, al. 2, mais au financement spécial pour la circulation routière selon l'art. 86, al. 4. 2bis Le Conseil fédéral peut affecter les moyens visés à l'al. 2 jusqu'au 31 décembre 2018 au financement de l'infrastructure ferroviaire, et ensuite à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2. Les moyens sont calculés conformément à l'art. 86, al. 2, let. e et ebis. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Mittelzuweisung, die sicherstellen, dass die Finanzierungsmechanismen für den Fonds transparent und strukturiert sind. Die Möglichkeit, Gelder zu verwenden, um die Eisenbahninfrastruktur zu finanzieren und gleichzeitig zur Rückzahlung von Bevorschussungen beizutragen, ist entscheidend für die langfristige Stabilität der Infrastruktur. Allerdings wäre es sinnvoll, die Frist von 2018 auf einen aktuellen und umsetzungsrelevanten Zeitraum zu überprüfen, um sicherzustellen, dass die Regelung weiterhin zeitgemäß ist und zukünftige finanzielle Bedürfnisse berücksichtigt.

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Der Bund erhebt auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge eine Verbrauchssteuer (Steuer). ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
	Ich unterstütze die Einführung einer Verbrauchssteuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge, da diese Maßnahme die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur im Bereich Elektromobilität unterstützen kann. Eine Verbrauchssteuer auf Ladestrom fördert zudem die Akzeptanz der

Begründung	Elektromobilität, indem sie einen klaren Rahmen für die Nutzung von Elektrofahrzeugen schafft. Es ist jedoch wichtig, dass die Steuer so gestaltet wird, dass sie fair und nachvollziehbar ist. Eine transparente Kommunikation über die Höhe der Steuer und deren Verwendung sollte sichergestellt sein, um das Vertrauen der Nutzer zu stärken und mögliche negative Auswirkungen auf die Akzeptanz der Elektromobilität zu minimieren.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 L'office fédéral … (XXXX) exécute la présente loi. 2 Il veille à l'application uniforme de la présente loi. Il peut édicter des dispositions techniques et administratives à cet effet. 3 Il exerce la surveillance sur les services chargés d'appliquer la présente loi. 4 Afin d'accomplir ses tâches, il peut traiter les données nécessaires à cet effet, y compris les données personnelles dignes de protection relatives à des poursuites administratives et pénales ou à des sanctions ainsi que les données de personnes morales. Le Conseil fédéral règle les modalités du traitement. 5 XXXX est indemnisé pour ses charges. L'indemnité est financée par les recettes de l'impôt. Le Conseil fédéral en fixe le montant. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur zuständigen Behörde, da die Festlegung des Bundesamts für … (BXXX) als Vollzugsbehörde eine klare Verantwortlichkeit und Struktur für die Anwendung des Gesetzes schafft. Die Möglichkeit, technische und administrative Vorschriften zu erlassen, trägt zur Einheitlichkeit und Effizienz in der Umsetzung bei. Es ist jedoch wichtig, dass die Verarbeitung besonders schützenswerter Personendaten mit größter Sorgfalt erfolgt und durch klare Richtlinien geregelt wird. Die Transparenz in Bezug auf die Verwendung und den Schutz dieser Daten ist entscheidend, um das Vertrauen der Öffentlichkeit zu wahren. Darüber hinaus sollte die Entschädigung des BXXX transparent geregelt werden, um sicherzustellen, dass die Mittel aus den Steuereinnahmen effektiv und verantwortungsvoll verwendet werden.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'impôt est perçu de manière forfaitaire sur les genres de véhicules électriques ci-après immatriculés en Suisse : a. motocycles ; b. quadricycles à moteur, quadricycles légers à moteur et tricycles à moteur ; c. cyclomoteurs ; 1. cyclomoteurs rapides, 2. gyropodes électriques, 3. cyclomoteurs lourds. 2 L'impôt forfaitaire est dû chaque année. 3 L'assujettissement à l'impôt commence le jour de l'immatriculation du véhicule électrique et se termine le jour où cette dernière est annulée. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Ich lehne die Regelungen zur pauschalen Steuer für in der Schweiz immatrikulierte Elektrofahrzeuge ab, da diese Art der Besteuerung nicht die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge widerspiegelt. Pauschale Steuern könnten insbesondere für Fahrzeughalter mit geringer Fahrleistung unfair sein, da sie möglicherweise unverhältnismäßige Kosten tragen müssen, während Vielnutzer nicht entsprechend belastet werden. Eine steuerliche Erhebung, die sich an der tatsächlichen Fahrleistung orientiert, wäre gerechter und würde die Verursachergerechtigkeit fördern. Diese Regelung könnte zudem dazu führen, dass Wenigfahrer von der Nutzung ihrer Elektrofahrzeuge abgehalten werden, was dem Ziel der Förderung der Elektromobilität entgegenläuft.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Steuerpflichtig sind: a. bei der Ladestromsteuer die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung; b. bei der pauschalen Steuer die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter. 2 Als Betreiberin oder Betreiber einer Ladeeinrichtung gilt: a. die Endverbraucherin oder der Endverbraucher, welcher oder welchem der Verteilnetzbetreiber für den der Ladeeinrichtung zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 StromVG in Rechnung stellt; b. bei einem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch nach Artikel 17 des Energiegesetzes vom 30. September 2016» diejenige natürliche oder juristische Person, welcher der Verteilnetzbetreiber für den über den Messpunkt zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt nach Artikel 14 Absatz 2 StromVG in Rechnung stellt; c. bei Elektrizitätsleitungen mit kleiner räumlicher Ausdehnung nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a StromVG die Betreiberin oder der Betreiber dieser Elektrizitätsleitungen; d. die Eigentümerin oder der Eigentümer von mobilen Ladeeinrichtungen. 3 Ist die Betreiberin oder der Betreiber im Einzelfall nicht nach Absatz 2 bestimmbar, so wird sie oder er durch das BXXX bestimmt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zu den steuerpflichtigen Personen, da diese klar definieren, wer für die Ladestromsteuer und die pauschale Steuer verantwortlich ist. Die Unterscheidung zwischen den Betreibern der Ladeeinrichtungen und den Fahrzeughaltern ist sinnvoll und trägt zur Klarheit in der Verwaltung bei. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Kriterien zur Bestimmung der Betreiberin oder des Betreibers im Einzelfall transparent und nachvollziehbar sind. Dies würde helfen, mögliche Unsicherheiten zu minimieren und sicherzustellen, dass alle Beteiligten über ihre Pflichten gut informiert sind. Zusätzlich wäre ein Informationssystem nützlich, das den Betreibern der Ladeeinrichtungen und den Fahrzeughaltern klare Anleitungen zur Erfüllung ihrer steuerlichen Verpflichtungen bietet.

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Steuernachfolgerin oder der Steuernachfolger tritt in die sich aus diesem Gesetz ergebenden Rechte und Pflichten der steuerpflichtigen Person ein. 2 Die Steuernachfolge treten an: a.die Erben beim Tod der steuerpflichtigen Person beziehungsweise der Steuernachfolgerin oder des Steuernachfolgers; b.die persönlich haftenden Gesellschafterinnen und Gesellschafter oder deren Erben nach Auflösung einer Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit; c.die juristische Person, die von einer anderen juristischen Person das Vermögen oder ein Geschäft mit Aktiven und Passiven übernimmt. 3 Die Erben haften solidarisch bis zur Höhe ihrer Erbteile, die persönlich haftenden Gesellschafterinnen und Gesellschafter haften im Rahmen ihrer Haftbarkeit für die Schulden der Gesellschaft. 4 Treten mehrere Personen die Steuernachfolge an, so kann jede die sich aus diesem Gesetz ergebenden Rechte selbstständig ausüben.

	~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Steuernachfolge, da sie sicherstellen, dass die Rechte und Pflichten der steuerpflichtigen Person im Falle von Erbschaft oder Gesellschaftsauflösungen klar festgelegt sind. Dies fördert die rechtliche Klarheit und schützt die Interessen aller Beteiligten. Es wäre jedoch hilfreich, wenn die Bedingungen und Verfahren zur Ausübung der Rechte im Rahmen der Steuernachfolge transparenter kommuniziert werden, insbesondere für Personen, die nicht mit den steuerlichen Regelungen vertraut sind. Eine verständliche Anleitung könnte Erben und Gesellschaftern helfen, ihre Pflichten besser zu verstehen und rechtzeitig zu erfüllen. Zusätzlich sollte sichergestellt werden, dass die Haftung der Erben und persönlich haftenden Gesellschafter angemessen und rechtlich klar geregelt ist, um mögliche Unsicherheiten zu vermeiden.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La tariffa per l'imposta sulla ricarica ammonta a 22,8 centesimi per chilowattora. 2 L'importo dell'imposta forfettaria si fonda sull'allegato 2. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelung, dass der Tarif für die Ladestromsteuer auf 22,8 Rappen pro Kilowattstunde festgelegt wird, da dies eine klare und transparente Basis für die Besteuerung von Ladestrom schafft. Diese Tarifstruktur ist wichtig, um eine faire Finanzierung der notwendigen Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität zu gewährleisten. Um die Elektromobilität weiter zu fördern, sollte dieser Preis jedoch zugunsten der Verbraucher gestaltet werden. Es wäre sinnvoll, Anreize zu schaffen, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen begünstigen und so zu einer breiteren Akzeptanz und Nutzung führen. Allerdings halte ich es für wichtig, dass die Tarife regelmäßig überprüft und an die Marktentwicklungen und Inflation angepasst werden, um sicherzustellen, dass sie angemessen bleiben. Ebenso sollte die Struktur der pauschalen Steuer im Anhang 2 klar und nachvollziehbar sein, damit Fahrzeughalter genau wissen, welche Kosten auf sie zukommen.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Fehlen taugliche Messdaten über den Ladestrom, so veranlagt das BXXX die Steuer nach pflichtgemässem Ermessen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelung zur Veranlagung nach Ermessen, da sie sicherstellt, dass auch in Fällen fehlender oder unzureichender Messdaten eine faire und gerechte Besteuerung möglich ist. Das BXXX hat somit die Möglichkeit, die Steuer auf Grundlage seines pflichtgemäßen Ermessens festzulegen, was Flexibilität in der Anwendung der Vorschriften fördert. Es ist jedoch wichtig, dass die Kriterien und Verfahren zur Ausübung dieses Ermessens klar und transparent definiert sind, um Missverständnisse und Unsicherheiten seitens der Fahrzeughalter zu vermeiden. Eine transparente Kommunikation darüber, wie solche Entscheidungen getroffen werden, könnte das Vertrauen in das System stärken.

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Der Bundesrat kann nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn: a.seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und b.der Bedarf ausgewiesen ist. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
	Ich unterstütze die Regelung zum Teuerungsausgleich, da sie es dem Bundesrat ermöglicht, die Steuertarife entsprechend der Inflation und den gestiegenen Kosten anzupassen. Die Bindung an den Baupreisindex für den Tiefbau sorgt für eine objektive Grundlage, die eine faire Erhebung der

Begründung	Steuern gewährleistet. Allerdings sollte der Nachweis des Bedarfs präzise definiert werden, um willkürliche Anpassungen zu vermeiden. Eine transparente Kommunikation über die Kriterien für den Bedarf und den Teuerungsausgleich würde das Vertrauen in solche Entscheidungen stärken und sicherstellen, dass die Steuerpflichtigen über etwaige Änderungen informiert sind.

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 È esente dall'imposta la corrente di ricarica utilizzata per: a. l'uso esclusivamente ufficiale dei beneficiari istituzionali di cui all'articolo 2 capoverso 1 della legge del 22 giugno 2007 sullo Stato ospite (LSO) esentati dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO; b. l'uso esclusivamente personale delle persone beneficiarie di cui all'articolo 2 capoverso 2 LSO esentate dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO. 2 Il Consiglio federale stabilisce i requisiti per l'esenzione fiscale di cui al capoverso 1; l'UXXX disciplina la procedura. 3 Il Consiglio federale può inoltre esentare dall'imposta i gestori di stazioni di ricarica utilizzate esclusivamente per la ricarica di veicoli elettrici destinati a un uso speciale o adottare regolamentazioni speciali per tali gestori. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Steuerbefreiung des Ladestroms, da sie die Nutzung von Elektrofahrzeugen für institutionelle und persönliche Zwecke fördern. Die Ausnahmen für dienstliche und persönliche Zwecke sorgen dafür, dass bestimmte Nutzergruppen, die im öffentlichen Interesse handeln, nicht zusätzlich belastet werden. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Verbraucher im Vordergrund stehen, indem die Kriterien für die Steuerbefreiung klar definiert und transparent kommuniziert werden. Ein transparentes Verfahren trägt dazu bei, dass die Steuervergünstigungen fair und nachvollziehbar angewendet werden, ohne Ungleichheiten zu schaffen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit für Sonderregelungen für Betreiber von Ladestationen so gestaltet sein, dass sie ebenfalls den Interessen der Verbraucher dienen und die Nutzung von Ladestationen fördern. Die Verbraucher sollten von diesen Regelungen profitieren, indem sie Zugang zu günstigem und zuverlässigem Ladestrom erhalten.

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet. 2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird: a. Landwirtschaft; b. Forstwirtschaft; c. Naturwerkstein-Abbau. 3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt. 4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Steuerrückerstattung für die Ladestromsteuer, da sie Anreize schaffen, um den Rückfluss von Ladestrom aus Elektrofahrzeugen zu fördern. Diese Regelung ermöglicht eine sinnvolle und ökologische Nutzung von Strom und kann die Akzeptanz der Elektromobilität weiter stärken. Es ist jedoch wichtig, dass die Kriterien für die Rückerstattung klar und transparent definiert sind, damit Betreiber von Ladeeinrichtungen und Nutzer von elektrobetriebenen Pistenfahrzeugen genau wissen, welche Bedingungen erfüllt werden müssen. Insbesondere die Regelung zur Rückerstattung von Ladestrom, der in der Landwirtschaft und Forstwirtschaft verwendet wird, sollte so gestaltet werden, dass sie gleichzeitig auch die Interessen der Verbraucher in diesen Sektoren

	respektiert und unterstützt. Der Fokus sollte darauf liegen, sicherzustellen, dass die Rückerstattung für die tatsächliche Nutzung und den Rückfluss von Ladestrom an die Verbraucher sinnvoll ist und dass diese Regelungen leicht nachvollziehbar sind.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 L'imposta forfettaria è determinata e riscossa dagli organi d'esecuzione cantonali. A tal fine questi ultimi possono trattare dati, inclusi quelli personali e di persone giuridiche. 2 Versano periodicamente le entrate fiscali alla Confederazione. 3 Ricevono un'indennità per gli oneri sostenuti. L'indennità è finanziata con le entrate dell'imposta. Il Consiglio federale ne stabilisce l'importo. 4 Gli organi d'esecuzione cantonali emanano decisioni concernenti l'importo dell'imposta nei confronti delle persone assoggettate di cui all'articolo 6 capoverso 1 lettera b. 5 Adempiono i suddetti compiti in qualità di autorità ai sensi dell'articolo 1 capoverso 2 lettera e PA. In procedure d'esecuzione possono togliere l'opposizione secondo l'articolo 79 LEF e sono considerati autorità amministrative ai sensi dell'articolo 80 capoverso 2 numero 2 LEF. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich lehne die Regelungen zur pauschalen Steuer ab, da die Veranlagung und der Einzug durch die kantonalen Vollzugsstellen nicht die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge widerspiegeln. Eine pauschale Besteuerung könnte insbesondere für Wenigfahrer ungerecht sein, da diese möglicherweise unverhältnismäßig hohe Kosten tragen müssen, während Vielnutzer nicht entsprechend belastet werden. Obwohl die Verarbeitung von Daten durch die kantonalen Vollzugsstellen für die Steuererhebung notwendig ist, sollte der Datenschutz strikt eingehalten werden. Es sollte klar definiert werden, wie personenbezogene Daten geschützt werden, um das Vertrauen der Steuerpflichtigen zu gewährleisten. Die Entschädigung der kantonalen Vollzugsstellen sollte ebenfalls transparent geregelt werden, um sicherzustellen, dass die Mittel effektiv eingesetzt werden.

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	I gestori di impianti di ricarica sono tenuti a: a. dotare gli impianti di dispositivi di misurazione certificati; b. segnalare gli impianti al gestore della rete di distribuzione competente o, se non disponibile, all'UXXX, ai fini della registrazione; c. garantire che i dispositivi di misurazione misurino e registrino ininterrottamente la corrente di ricarica durante la procedura di ricarica; d. garantire che i dati di misurazione siano debitamente trasmessi al servizio competente. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
	Ich unterstütze die Regelungen zu den Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen, da sie klare Anforderungen an die Ausstattung und den Betrieb festlegen. Die Verpflichtung zur Verwendung zertifizierter Messeinrichtungen und zur ordnungsgemäßen Übermittlung

Begründung	der Messdaten gewährleistet Transparenz und Genauigkeit. Allerdings sollte auch die Benutzerfreundlichkeit bei der Registrierung und beim Zahlungsprozess berücksichtigt werden. Der aktuelle Zustand, der durch eine Vielzahl von Ladekarten, Apps und Gebühren gekennzeichnet ist, ist verwirrend und sollte durch ein einfaches System mit der Möglichkeit zur Bezahlung über Debit- oder Kreditkarten verbessert werden.

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La ricarica di veicoli elettrici immatricolati per la circolazione stradale e non tassati a forfait secondo l'articolo 5 è vietata su impianti non registrati. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich lehne das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen ab, da es die Flexibilität der Elektrofahrzeughalter erheblich einschränkt. Viele Nutzer sind auf die Möglichkeit angewiesen, ihre Fahrzeuge an privaten und nicht registrierten Ladepunkten aufzuladen, insbesondere in Gebieten mit unzureichender Ladeinfrastruktur. Ein solches Verbot könnte potenziell die Nutzung von Elektrofahrzeugen behindern und die Akzeptanz in der breiten Öffentlichkeit verringern. Stattdessen sollte der Fokus darauf liegen, Standards für die Sicherheit und Zuverlässigkeit von Ladeeinrichtungen zu entwickeln, anstatt die Nutzung unregistrierter Ladeoptionen zu beschränken.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 La plateforme de données visée aux art. 17g à 17i LApEl est utilisée pour la perception et le recouvrement de l'impôt sur le courant de recharge. 2 Elle permet de traiter les données de référence et de mesure de l'équipement de recharge qui sont nécessaires à la perception et au recouvrement de l'impôt sur le courant de recharge et de les rendre accessibles aux organes impliqués dans ces processus. Le Conseil fédéral règle les modalités du traitement des données. Il prend notamment des mesures techniques et organisationnelles destinées à protéger les données. 3 L'exploitant de la plateforme de données est indemnisé pour les charges liées à la perception de l'impôt sur le courant de recharge. L'indemnité est financée par les recettes de l'impôt. Le Conseil fédéral en fixe le montant. 4 XXXX et les gestionnaires de réseau de distribution peuvent traiter les données de la plateforme de données pour accomplir les tâches visées dans la présente loi. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Datenplattform für die Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer, da diese eine systematische und effiziente Bearbeitung der notwendigen Daten ermöglicht. Die zentrale Erfassung von Stamm- und Messdaten ist entscheidend für eine transparente und korrekte Abrechnung. Es ist jedoch wichtig, dass der Bundesrat sicherstellt, dass die Datenbearbeitung unter strengen Datenschutzmaßnahmen erfolgt. Klare Richtlinien und technische Vorkehrungen zum Schutz der Daten sollten festgelegt werden, um das Vertrauen der Nutzer in die Plattform zu stärken. Zusätzlich sollte die Entschädigung des Betreibers der Datenplattform transparent geregelt werden, um sicherzustellen, dass die Mittel aus den Steuereinnahmen verantwortungsvoll verwendet werden.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln. 2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln (Selbstdeklaration). 3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zur Ermittlung des Ladestroms und zur Datenübermittlung, da sie sicherstellen, dass eine präzise und transparente Erfassung der Energieverbräuche erfolgt. Die Verwendung zertifizierter Messeinrichtungen, die den zugeführten und zurückgespeisten Strom messen, ist entscheidend für die Genauigkeit der Abgabeerhebung. Jedoch sollte sichergestellt werden, dass die Anforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen klar und benutzerfreundlich sind. Um Unsicherheiten bei der Selbstdeklaration zu vermeiden, wäre es hilfreich, wenn der Bundesrat umfangreiche Richtlinien zur Datenerfassung und -übermittlung zur Verfügung stellt, damit Betreiber der Ladeeinrichtungen wissen, wie sie die Anforderungen erfüllen können. Zusätzlich muss darauf geachtet werden, dass die Datensicherheit bei der Übermittlung gewährleistet ist, um das Vertrauen der Nutzer zu stärken.

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Les gestionnaires de réseau de distribution peuvent effectuer des contrôles auprès des exploitants des équipements de recharge quant au bon fonctionnement des installations de mesure et à la transmission correcte des données de mesure. 2 Ils peuvent déléguer cette tâche à des installateurs-électriciens disposant d'une autorisation générale d'installer. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zu den Kontrollen der Verteilnetzbetreiber, da sie die Verantwortung für die korrekte Funktion von Messeinrichtungen und die genaue Übermittlung von Messdaten klar festlegen. Diese Maßnahme ist wichtig, um die Integrität und Genauigkeit der Abgabeerhebung zu gewährleisten. Es ist jedoch entscheidend, dass die Kriterien für die Durchführung von Kontrollen und die Qualifikation der Elektroinstallateure, denen diese Verantwortung übertragen wird, transparent und gut kommuniziert sind. Klare Richtlinien würden dazu beitragen, Missverständnisse und Unsicherheiten zu vermeiden und das Vertrauen der Betreiber in die Kontrollen zu stärken.

Titel	Art. 27 Aufsicht

Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Art. 17g cpv. 1 lett. e e 4 lett. f 1 Lo scambio dei dati di base e di misurazione tra i soggetti di cui all'articolo 17f capoverso 1 avviene attraverso una piattaforma centrale dei dati (piattaforma) per le seguenti finalità: a. riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica di veicoli elettrici secondo la legge del … sulla ricarica dei veicoli elettrici (LIVE). 4 Il Consiglio federale disciplina i processi dello scambio dei dati e precisa i compiti del gestore della piattaforma. Può integrare i processi e le funzionalità seguenti: b. trattamento di dati di base e di misurazione degli impianti di ricarica per veicoli elettrici per la riscossione dell'imposta secondo la LIVE da parte dei gestori delle reti di distribuzione. Art. 17i cpv. 3 e 3bis 3 Riscuote dai gestori delle reti di distribuzione, per ogni punto di misurazione, un compenso a copertura dei costi sostenuti per gli scopi di cui agli articoli 17f e 17g capoverso 1 lettere a–d, basato sul principio di causalità. 3bis I costi sostenuti per lo scopo di cui all'articolo 17g capoverso 1 lettera e sono indennizzati dalla Confederazione secondo l'articolo 19 capoverso 3 LIVE.<br~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Ich unterstütze die Regelungen zum Austausch von Mess- und Stammdaten über die zentrale Datenplattform, da diese für die Erhebung der Ladestromsteuer von entscheidender Bedeutung sind. Der klare Austauschprozess zwischen den Beteiligten fördert die Effizienz und Genauigkeit der Steuererhebung. Es ist jedoch wichtig, dass die Verfahren für den Datenaustausch und die spezifischen Aufgaben des Datenplattformbetreibers transparent geregelt sind. Eine detaillierte Kommunikation über die Prozesse, die für die Verteilnetzbetreiber erforderlich sind, würde dazu beitragen, die Umsetzung und den Betrieb zu erleichtern. Die Regelung zur Deckung der Kosten durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt ist sinnvoll, um die finanzielle Nachhaltigkeit der Plattform zu gewährleisten. Dennoch sollte darauf geachtet werden, dass die Kosten angemessen und nachvollziehbar sind, um die Verteilnetzbetreiber nicht übermäßig zu belasten.

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ich lehne die Regelungen im Anhang 2 zur pauschalen Steuer ab, da die Festlegung einer einheitlichen Pauschale nicht die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge widerspiegelt. Eine pauschale Steuer könnte insbesondere für Fahrzeughalter mit geringer Fahrleistung ungerecht sein, während Vielnutzer nicht entsprechend belastet werden. Stattdessen wäre eine steuerliche Erhebung, die sich an der tatsächlich gefahrenen Fahrleistung orientiert, gerechter und würde die Verursachergerechtigkeit fördern. Diese Regelung könnte dazu führen, dass Wenigfahrer von der Nutzung ihrer Elektrofahrzeuge abgehalten werden, was dem Ziel der Förderung der Elektromobilität entgegenläuft.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
	Ich lehne die Regelungen im Anhang 3 zur pauschalen Steuer anstelle der Ladestromsteuer ab. Diese Übergangsbestimmung könnte dazu führen, dass die Abgabenerhebung nicht die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge

Gegenvorschlag	abbildet, was besonders für Wenigfahrer ungerecht ist. Eine pauschale Steuer könnte in der Praxis bedeuten, dass Fahrzeughalter unverhältnismäßig belastet werden, während intensivere Nutzer nicht entsprechend zur Kasse gebeten werden. Es wäre wünschenswert, die Erhebung der Ladestromsteuer an den tatsächlichen Verbrauch und die Fahrleistung zu koppeln, um eine gerechtere und transparentere Besteuerung zu erreichen. Eine klarere und flexiblere Lösung, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen fördert, wäre im Sinne eines erfolgreichen Übergangs zu einer nachhaltigeren Mobilität. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

eCarUp AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Die geplante Einführung der Ersatzabgabe per 2030 lehnen wir aus folgenden drei Hauptgründen entschieden ab: 1.Das falsche Marktsignal zur falschen Zeit: Der Schweizer Automobilmarkt befindet sich in einer fragilen Phase. Nach der Einführung der Importsteuer (2024) hat die Preissensibilität der Käufer zugenommen. Damit die Energiewende gelingt, muss nun die breite Masse angesprochen werden. Eine neue Abgabe sendet das fatale Signal, dass E-Mobilität langfristig teurer wird als Verbrenner-Fahren. Dies zerstört die Investitionssicherheit und würgt die Nachfrage ab, noch bevor sich die Technologie am Markt etabliert hat. 2. Strategischer Widerspruch zu Netto-Null Die Vorlage ist politisch inkohärent. Einerseits verpflichtet sich die Schweiz dem "Netto-Null"-Ziel 2050, andererseits bestraft sie finanziell genau jene Technologie, die zur Erreichung dieses Ziels notwendig ist. Wir riskieren, den technologischen Anschluss an schneller transformierende Länder zu verlieren. Dies schadet dem Innovationsstandort Schweiz und verlängert unnötig die Abhängigkeit von fossilen Brennstoff-Importen aus dem Ausland. Wie der Ukraine Krieg gezeigt hat, haben fossile Brennstoffe grosse Klumpenrisiken, welche zu grossen wirtschaftlichen Schäden führen können. Um diese Abhängigkeit zu reduzieren braucht es eine entschiedene Transformation in eine dezentrale und unabhängige Energiezukunft. 3. Ungerechtfertigte Doppelbelastung Im Gegensatz zu fossilen Treibstoffen ist Strom bereits heute mit diversen Abgaben (z.B. KEV, Netznutzung) belastet, womit E-Fahrzeughalter die Energiewende aktiv mitfinanzieren. Die Einführung einer Strassenabgabe ohne gleichzeitige Entlastung beim Ladestrom führt zu einer systemwidrigen Doppelbesteuerung: Der E-Fahrer zahlt für das Stromnetz und die Strasse, während der Verbrenner nur für die Strasse zahlt. Fazit: Das Instrument der Ersatzabgabe wird zum falschen Zeitpunkt diskutiert. Die Einführung darf nicht starr an eine Jahreszahl (2030) gekoppelt sein, sondern muss warten, bis die E-Mobilität eine marktbeherrschende Durchdringung erreicht hat.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Begründung "Generelle Stellungnahme"

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Argumentation wie oben bei "generelle Stellungnahme". Insbesondere der Zeitpunkt und die starre Koppelung an das Jahr 2030 ist falsch gewählt, sendet ein fatales Signal an den Markt und stellt eine Schlüsseltechnologie für die sehr wichtige Energiewende in Frage.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Sollte eine Ersatzabgabe eingeführt werden, spreche wir uns gegen die Variante einer kilometerbasierten Erfassung aus. Dies aus folgenden Gründen: 1. Unverhältnismässiger Eingriff in die Privatsphäre: Eine flächendeckende Erfassung der gefahrenen Kilometer erfordert technische Überwachungsinstrumente (z.B. GPS-Tracking). Dies stellt einen massiven Eingriff in die Privatsphäre dar und steht in keinem Verhältnis zum fiskalischen Nutzen. Der Aufbau einer staatlichen Infrastruktur (Stichwort zertifizierte Anbieter), die Bewegungsprofile der Bürger erstellen könnte, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht strikt abzulehnen. 2. Enormer bürokratischer und technischer Aufwand: Im Gegensatz zu einer Verbrauchssteuer (an der Ladestation) erfordert die Kilometerabgabe die Nachrüstung von Millionen von Fahrzeugen mit Erfassungsgeräten oder den Aufbau eines komplexen administrativen Meldesystems (z.B. manuelles Ablesen der Tachos). Dies verursacht immense Systemkosten („Erhebungsaufwand“). Eine Selbstdeklaration birgt enormes Umgehungspotential. 3. Fehlender ökologischer Anreiz: Eine pauschale Abgabe pro Kilometer ignoriert die Effizienz des Fahrzeugs. Ein schwerer, ineffizienter SUV würde gleich viel zahlen wie ein sparsamer Kleinwagen. Damit entfällt der Anreiz für Hersteller und Käufer, auf sparsame Fahrzeuge zu setzen. Dies widerspricht dem Verursacherprinzip im energetischen Sinne und konterkariert die Energieeffizienzziele des Bundes. 4. Ungleichbehandlung und Probleme beim Transitverkehr: Die Erfassung von ausländischen Fahrzeugen und Touristen ist bei einer Kilometerabgabe logistisch kaum lösbar, ohne Staus an den Grenzen oder komplexe Maut-Apps zu erzwingen. Es droht eine Diskriminierung der inländischen Fahrzeughalter, die lückenlos überwacht und zur Kasse gebeten werden, während der Transitverkehr nur schwer oder pauschal (und damit ungerecht) besteuert werden kann. Fazit: Die fahrleistungsabhängige Abgabe ist ineffizient, datenschutzrechtlich bedenklich und teuer in der Umsetzung. Wenn eine Abgabe unvermeidbar ist, muss eine Lösung gewählt werden, die ohne Bewegungsprofile auskommt.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte am Prinzip einer Ersatzabgabe festgehalten werden, ist die Erhebung über den Stromverbrauch der Variante einer Kilometerabgabe zwingend vorzuziehen: 1. Schutz der Privatsphäre: Die Stromsteuer kommt gänzlich ohne Erfassung von Bewegungsdaten aus. Im Gegensatz zur Kilometerabgabe ist keine GPS-Überwachung und kein Einbau von "Blackboxes" in Privatfahrzeugen nötig. Das Laden und Bezahlen bleibt anonym, die bürgerlichen Freiheitsrechte bleiben gewahrt. 2. Echte ökologische Lenkungswirkung: Die Besteuerung des Stroms belohnt Energieeffizienz. Wer ein leichtes, sparsames E-Auto fährt, verbraucht weniger kWh und zahlt folglich weniger Steuern. Dies setzt – anders als eine pauschale Kilometerabgabe – den richtigen Anreiz für Hersteller und Käufer, auf effiziente Technologie statt auf reine Masse zu setzen. 3. Schlanke Umsetzung ohne Technik-Zwang: Diese Variante nutzt weitgehend die bestehende oder geplante Infrastruktur (intelligente Zähler, öffentliche Ladestationen, nationale Datenhub). Es ist volkswirtschaftlich unsinnig, Millionen von Fahrzeugen teuer mit Erfassungsgeräten nachzurüsten, wenn die Abrechnung über den Energiebezug technisch einfacher und kostengünstiger zu lösen ist. 4. Automatischer Einbezug des ausländischen Verkehrs: Touristen und der Transitverkehr beteiligen sich automatisch an der Infrastrukturfinanzierung, sobald sie in der Schweiz an einer Ladestation laden. Dies garantiert eine Gleichbehandlung ohne bürokratischen Mehraufwand an den Zollgrenzen oder komplexe Registrierungssysteme für Ausländer. Fazit: Die Verbrauchssteuer auf Ladestrom ist die datenschutzfreundliche, unbürokratische und effizienzfördernde Lösung. Sie führt das bewährte Prinzip „Wer tankt, bezahlt“ ins elektrische Zeitalter über, ohne einen Überwachungsapparat aufzubauen.

	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der

Titel	verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nein, eine Besteuerung von E-Fahrzeugen macht erst ab einer gewissen Marktdurchdringung Sinn und ist für 2030 deutlich verfrüht, sendet falsche Signale und bremst die Energiewende unnötig. Wenn am Prinzip einer Ersatzabgabe festgehalten werden soll, ist die Variante über den Ladestrom zu bevorzugen (Argumentation oben)

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Zeitpunkt ist verfrüht und sendet bereits heute (2025/26) ein negatives Signal an die potentieller KäuferInnen von Elektrofahrzeugen. Damit wird der für unsere Gesellschaft essentielle Umstieg auf eine CO2 ärmere und effizientere Fahrzeugflotte unnötig verteuert, die Kosten für die Gesellschaft (aufgrund der schnellen Erwärmung in der Schweiz) und für den Standort (aufgrund verminderter Wettbewerbsfähigkeit) sind gravierend. Ein Grossteil der Wertschöpfung wird dadurch nach wie vor im Ausland statt im Inland generiert (Zukauf von Öl und Gas), dadurch sind auch die geopolitischen Risiken aufgrund der Klumpenrisiken vieler fossiler Energiequellen deutlich grösser für die Energieversorgung der Schweiz.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Argumentation wie in Punkt 1.2 beschrieben.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung ist aktuell technisch unsicher, sehr teuer und führt zu einer sinnlosen Überwachungsstruktur.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?

Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge müssen den BEVs gleichgestellt sein. Wird die Variante über den Stromverbrauch gewählt, erübrigt sich diese Frage. Dann wird die Steuer verbrauchgerecht anhand der geladenen Energie erhoben.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die

Titel	Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt verursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die zusätzliche Bürokratie für die Zertifizierung und Überwachung der Anbieter frisst einen Teil der Steuer weg.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeiten zur Umgehung sind vielfältig und einfach. Entsprechende Kontrollmechanismen würden teuer und aufwändig.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt verursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Argumentation für die Variante Ladestrom unter Punkt 1.3 aufgeführt.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die dafür nötige Infrastruktur (intelligente Zähler, Kommunikation an den Ladestationen, nationaler Datenhub), ist bereits Gesetz verankert und wird

	unabhängig der Ersatzabgabe sowieso aufgebaut. Diese kann ohne allzu grossen Zusatzaufwand für die Erhebung der Ersatzabgabe genutzt werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die unter 3.1 beschriebene Infrastruktur zur Erhebung der Ersatzabgabe über den Ladestrom kann schon bis 2030 realisiert werden und sollte darum ohne Pauschalen auskommen.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie unter 3.2 beschrieben.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht ist keine Übergansfrist notwendig entsprechend ist dieser Punkt obsolet. Die Ersatzabgabe kann via intelligente Zähler bereits ab 2030 auch für ausländische Fahrzeuge erhoben werden.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.4

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom kann die Ersatzabgabe verursachergerecht für alle Verkehrsteilnehmer erhoben werden.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das wäre die logische Konsequenz dieser Variante.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Falls die Variante mit der Besteuerung des Ladestroms umgesetzt wird, müsste auch ein entsprechender Kontrollmechanismus implementiert werden. Ansonsten ist die Umgehung zu einfach und der Sinn der Steuererhebung in Frage gestellt. Zudem wäre auch die öffentliche Glaubwürdigkeit mindestens untergraben. Dies unterscheidet sich aber nicht von der Variante über die Fahrleistung, wo ebenfalls ein administrativ aufwändiger Kontrollmechanismus aufgebaut werden müsste. Wenn nicht kontrolliert wird, macht das gesamte System keinen Sinn.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Erwähnung von definierten Werten in einem Gesetz sind realitätsfremd - wenn dann in einer Verordnung welche jährlich angepasst werden kann. Über die Höhe der Beiträge soll in einem zweiten Schritt, wenn die Variante bekannt ist, im Detail beraten werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge beträgt der Tarif 100 Prozent des Tarifs für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge. Die gewählte Tarifstruktur ist deutlich zu hoch angesetzt und bremst den Ausbau der Elektromobilität. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Es gibt keine Begründung für die halbe Kostenbeteiligung der Plug-In-Hybride.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

EIT.swiss

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	EIT.swiss lehnt sowohl der Vorschlag für eine Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen als auch für eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge ab. Er sieht die Notwendigkeit einer von der Antriebstechnologie unabhängigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und schlägt deshalb die Einführung einer Pauschalbesteuerung aller Fahrzeuge als Ersatz für die Mineralölsteuer vor.

Anhang: 20260105_STN_EITswiss_Strassenfinanzierung_Elektromobilität

EIT.swiss
Limmatstrasse 63
8005 Zürich
044 444 17 17
www.eit.swiss

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 5. Januar 2026

Finanzierung des Strassenverkehrs durch Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen von EIT.swiss danken wir Ihnen für die Möglichkeit, zur den beiden Vorschlägen zur Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sowie den Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt Stellung nehmen zu können.

EIT.swiss ist die Berufsorganisation für rund 2'000 Elektrofirmen mit über 40'000 Mitarbeitenden. Jährlich schliessen ca. 3'000 Lernende ihre Grundbildung in einem der EIT.swiss-Berufe Elektroinstallateur:in, Montage-Elektriker:in, Gebäudeinformatiker:in und Elektroplaner:in ab. Die Ausbildung Elektroinstallateur:in EFZ gehört zu den zehn meistgewählten Grundbildungen. Mehr als 1'300 Personen absolvieren jährlich eine Prüfung auf Niveau Berufsprüfung und höhere Fachprüfung. Damit ist die Branche eine der grössten Ausbildnerinnen im Bereich der technischen Berufe in der Schweiz.

EIT.swiss lehnt sowohl der Vorschlag für eine Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen als auch für eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge ab. Er sieht die Notwendigkeit einer von der Antriebstechnologie unabhängigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und schlägt deshalb die Einführung einer Pauschalbesteuerung aller Fahrzeuge als Ersatz für die Mineralölsteuer vor.

Für EIT.swiss ist unbestritten, dass durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtverkehr die Finanzierung der Strasseninfrastruktur vor Herausforderungen gestellt wird. Es ist nach Ansicht des Verbands deshalb richtig, dass die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen ihren Anteil an die Nutzung der Strassen leisten müssen. Die vom Bundesrat präsentierten Leistungen mögen den Verband indes nicht zu überzeugen. Sie sind teilweise zu kompliziert, antizipieren künftig mögliche Entwicklungen nur bedingt und stehen im Widerspruch zu anderen politischen Forderungen.

Variante Fahrleistung

Die Variante Fahrleistung ist grundsätzlich gut nachvollziehbar. Dass die Höhe der Tarife von der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs abhängig gemacht wird, ist richtig. Das Kriterium wird zusammen mit dem für Elektrofahrzeuge unerheblichen Hubraum auch vom

EIT.swiss
Limmatstrasse 63
8005 Zürich
044 444 17 17
www.eit.swiss

Grossteil der Kantone bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer verwendet und hat sich damit bewährt. Auch die Aufteilung der Fahrzeugarten auf die Abgabekategorien ist einleuchtend. Ebenfalls vernünftig ist die Erhebung der Abgabe für ausländische Elektrofahrzeuge in Form einer Pauschale.

Für problematisch erachtet EIT.swiss indes die Erhebung der Fahrkilometer bei den Abgabekategorien Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Insbesondere die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer anhand des Kilometerzählers bewertet der Verband als unsicher. Nicht nur ist bei älteren Modellen ohne entsprechende technische Lösung das Manipulationsrisiko erhöht, sondern die Fahrleistung im Zollgebiet für Privatpersonen teilweise schwer zu ermitteln. Die vorgeschlagenen externer Ermittlungslösungen – insbesondere einfach zu manipulierende GNSS-Erfassungsgeräte – mögen ebenfalls nur bedingt zu überzeugen.

Der Einfachheit halber wäre ein System zu begrüssen, das weitgehend technologieneutral ist. Gerade die Vorschläge zum Umgang mit Plug-In-Hybriden und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen zeigen aber, dass die Variante Fahrleistung auf Sonderlösungen für alternative Technologien jenseits reiner Steckerfahrzeuge und fossil betriebenen Fahrzeugen angewiesen ist, um Besteuerungslücken zu schliessen.

Variante Ladestrom

Der Variante Ladestrom ist zugute zu halten, dass sie das bestehende Besteuerungssystem auf dem Energieträger zu replizieren versucht und damit von den Halterinnen und Haltern schnell verstanden werden kann. Auch die Herleitung des Tarifs ist nachvollziehbar. Sie krankt aber daran, wie die Mineralölsteuer eigentlich auch, dass in Zukunft Effizienzgewinne bei der Motorenleistung zu erwarten sind. Diese führen entweder dazu, dass sich die Reichweite der Fahrzeuge erhöht, oder aber, dass, wie in der Vergangenheit bei den fossil angetriebenen Fahrzeugen, grössere und vor allem schwerere Modelle in Verkehr gesetzt werden. Beides führt zu einer stärkeren finanziellen Belastung im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur.

Als problematisch erachtet EIT.swiss die Variante dort, wo sich der Umgang beider Energieträger unterscheidet, nämlich bei der Produktion für den Eigenverbrauch sowie bei der Rückvergütung im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden. Es dürfte schwer zu vermitteln sein, dass auf den selbstproduzierten Strom eine Steuer an den VNB zu entrichten ist, wenn er zum Laden eines Elektrofahrzeugs verwendet wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Inhaberinnen und Inhaber von Photovoltaikanlagen dazu angehalten sind, den selbstproduzierten Strom möglichst netzdienlich zu verwenden. Eine Steuer auf den Ladestrom verursacht hierbei verzerrende Signale und erschwert die Netzdienlichkeit. Die Problematik verschärft sich zusätzlich, wenn sich die Produzentinnen und Produzenten zusätzlich in ZEV, eZEV und LEG zusammenschliessen.

In diesem Zusammenhang sieht EIT.swiss auch grosse Probleme hinsichtlich bidirektionalen Ladens. Langfristig dürfte ein Grossteil der Elektrofahrzeugflotte in der Schweiz mit der entsprechenden Technologie ausgerüstet sein. Neben dem Umstand, dass die Erarbeitung privatrechtlicher Vereinbarungen sehr komplex ausfallen dürfte, wenn mehrere Parteien involviert sind, stellt sich die Frage, was passieren soll, wenn die Elektrofahrzeuge netzdienlich als Flexibilitäten genutzt werden sollen, d.h. von aussen gezielte Lade- oder Entladevorgänge ausgelöst werden.

Weiter stellt sich EIT.swiss die Frage, ob die Übergangsfrist von vier Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ausreicht, um den Ersatz und die Neuinstallation von 1 – 3 Mio. Ladeeinrichtungen mit entsprechender Funktionalität zu bewerkstelligen. Der Verband plädiert hier für eine längere Übergangsphase von 10 Jahren.

EIT.swiss
Limmatstrasse 63
8005 Zürich
044 444 17 17
www.eit.swiss

Vorschlag Fahrzeugpauschale

Wie Eingangs erwähnt ist sich EIT.swiss bewusst, dass die Sicherung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur unumgänglich und der Bund um eine vernünftige und nachhaltige Lösung bemüht ist. Der Verband schlägt deshalb vor, auf die zwar im Bericht verworfene, aber in beiden Varianten zumindest als Teil- bzw. Übergangslösung wieder aufgebrachte Idee einer auf Gesamtgewicht basierenden Pauschale zu setzen. Diese wäre aber unabhängig von der Antriebstechnologie zu erheben und würde die bestehende Mineralölsteuer vollständig ablösen. In der Ausgestaltung würde sie dadurch der Motorfahrzeugsteuer der Kantone ähneln und liesse sich entsprechend auch nach weiteren Kategorien wie z.B. maximaler Leistung, Effizienz oder CO2-Ausstoss differenzieren. Um zu vermeiden, dass die Abschaffung der Mineralölsteuer zu Tanktourismus führt, sind die in der Variante Fahrleistung skizzierten Pauschalen auf den gesamten ausländischen Fuhrpark zu übertragen, namentlich die Tagespauschale, die damit die Reise in die Schweiz entsprechend verteuert. Weiter hätte die Pauschale den Vorteil, dass – wenn dies politisch gewünscht ist – mittels Steuerreduktion die Elektromobilität gefördert werden kann.

Die im Bericht genannte durchschnittliche Pauschalabgabe von 600 Fr. stellt einen guten Ausgangspunkt für die Ausarbeitung eines entsprechenden Regimes dar. Nicht in Abrede stellen möchte EIT.swiss in diesem Zusammenhang, dass durch eine Pauschale Vielfahrerinnen und Vielfahrer eher begünstigt würden. Jedoch besteht die Möglichkeit, dass bei Wegfall der Mineralölsteuer die CO2-Abgabe auf fossile Treibstoffe ausgedehnt und damit eine Lenkungswirkung erreicht wird.

Wir danken Ihnen für die die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Simon Hämmerli
Direktion

Michael Rupp
Politik

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für EIT.swiss ist unbestritten, dass durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtverkehr die Finanzierung der Strasseninfrastruktur vor Herausforderungen gestellt wird. Es ist nach Ansicht des Verbands deshalb richtig, dass die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen ihren Anteil an die Nutzung der Strassen leisten müssen. Der Einfachheit halber wäre ein System zu begrüssen, das weitgehend technologieneutral ist. Gerade die Vorschläge zum Umgang mit Plug-In-Hybriden und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen zeigen aber, dass die Variante Fahrleistung auf Sonderlösungen für alternative Technologien jenseits reiner Steckerfahrzeuge und fossil betriebenen Fahrzeugen angewiesen ist, um Besteuerungslücken zu schliessen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ziel sollte nicht nur die Gleichbehandlung, sondern die Entwicklung eines technologieneutralen Systems sein, da nicht klar ist, welche Antriebstechnologien sich künftig durchsetzen werden und welche Auswirkung Effizienzgewinne auf die Strassennutzung haben.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	EIT.swiss schlägt vor, auf die zwar im Bericht verworfene, aber in beiden Varianten zumindest als Teil- bzw. Übergangslösung wieder aufgebrachte Idee einer auf Gesamtgewicht basierenden Pauschale zu setzen. Diese wäre aber unabhängig von der Antriebstechnologie zu erheben und würde die bestehende Mineralölsteuer vollständig ablösen. In der Ausgestaltung würde sie dadurch der Motorfahrzeugsteuer der Kantone ähneln und liesse sich entsprechend auch nach weiteren Kategorien wie z.B. maximaler Leistung, Effizienz oder CO2-Ausstoss differenzieren. Um zu vermeiden,

Begründung	dass die Abschaffung der Mineralölsteuer zu Tanktourismus führt, sind die in der Variante Fahrleistung skizzierten Pauschalen auf den gesamten ausländischen Fuhrpark zu übertragen, namentlich die Tagespauschale, die damit die Reise in die Schweiz entsprechend verteuert. Weiter hätte die Pauschale den Vorteil, dass – wenn dies politisch gewünscht ist – mittels Steuerreduktion die Elektromobilität gefördert werden kann. Die im Bericht genannte durchschnittliche Pauschalabgabe von 600 Fr. stellt einen guten Ausgangspunkt für die Ausarbeitung eines entsprechenden Regimes dar. Nicht in Abrede stellen möchte EIT.swiss in diesem Zusammenhang, dass durch eine Pauschale Vielfahrerinnen und Vielfahrer eher begünstigt würden. Jedoch besteht die Möglichkeit, dass bei Wegfall der Mineralölsteuer die CO2-Abgabe auf fossile Treibstoffe ausgedehnt und damit eine Lenkungswirkung erreicht wird.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ist grundsätzlich gut nachvollziehbar. Dass die Höhe der Tarife von der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs abhängig gemacht wird, ist richtig. Das Kriterium wird zusammen mit dem für Elektrofahrzeuge unerheblichen Hubraum auch vom Grossteil der Kantone bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer verwendet und hat sich damit bewährt. Auch die Aufteilung der Fahrzeugarten auf die Abgabekategorien ist einleuchtend. Ebenfalls vernünftig ist die Erhebung der Abgabe für ausländische Elektrofahrzeuge in Form einer Pauschale. Für problematisch erachtet EIT.swiss indes die Erhebung der Fahrkilometer bei den Abgabekategorien Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Insbesondere die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer anhand des Kilometerzählers bewertet der Verband als unsicher. Nicht nur ist bei älteren Modellen ohne entsprechende technische Lösung das Manipulationsrisiko erhöht, sondern die Fahrleistung im Zollgebiet für Privatpersonen teilweise schwer zu ermitteln. Die vorgeschlagenen externer Ermittlungslösungen – insbesondere einfach zu manipulierende GNSS-Erfassungsgeräte – mögen ebenfalls nur bedingt zu überzeugen.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Umgang mit Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen zeigt das grundsätzliche Problem einer nicht technologieneutralen Abgabe. Wie gross der Anteil der Batterie an der Fahrleistung ist, dürfte sich von Modell zu Modell unterscheiden und macht eine exakte Einteilung schwierig. EIT.swiss plädiert deshalb für eine Pauschalbesteuerung aller Fahrzeuge unabhängig der Antriebstechnologie.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Variante Ladestrom ist zugute zu halten, dass sie das bestehende Besteuerungssystem auf dem Energieträger zu replizieren versucht und damit von den Halterinnen und Haltern schnell verstanden werden kann. Auch die Herleitung des Tarifs ist nachvollziehbar. Sie krankt aber daran, wie die Mineralölsteuer eigentlich auch, dass in Zukunft Effizienzgewinne bei der Motorenleistung zu erwarten sind. Diese führen entweder dazu, dass sich die Reichweite der Fahrzeuge erhöht, oder aber, dass, wie in der Vergangenheit bei den fossil angetriebenen Fahrzeugen, grössere und vor allem schwerere Modelle in Verkehr gesetzt werden. Beides führt zu einer stärkeren finanziellen Belastung im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur. Als problematisch erachtet EIT.swiss die Variante dort, wo sich der Umgang beider Energieträger unterscheidet, nämlich bei der Produktion für den Eigenverbrauch sowie bei der Rückvergütung im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden. Es dürfte schwer zu vermitteln sein, dass auf den selbstproduzierten Strom eine Steuer an den VNB zu entrichten ist, wenn er zum Laden eines Elektrofahrzeugs verwendet wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Inhaberinnen und Inhaber von Photovoltaikanlagen dazu angehalten sind, den selbstproduzierten Strom möglichst netzdienlich zu verwenden. Eine Steuer auf den Ladestrom verursacht hierbei verzerrende Signale und erschwert die Netzdienlichkeit. Die Problematik verschärft sich zusätzlich, wenn sich die Produzentinnen und Produzenten zusätzlich in ZEV, eZEV und LEG zusammenschliessen. In diesem Zusammenhang sieht EIT.swiss auch grosse Probleme hinsichtlich bidirektionalen Ladens. Langfristig dürfte ein Grossteil der Elektrofahrzeugflotte in der Schweiz mit der entsprechenden Technologie ausgerüstet sein. Neben dem Umstand, dass die Erarbeitung privatrechtlicher Vereinbarungen sehr komplex ausfallen dürfte, wenn mehrere Parteien involviert sind, stellt sich die Frage, was passieren soll, wenn die Elektrofahrzeuge netzdienlich als Flexibilitäten genutzt werden

	sollen, d.h. von aussen gezielte Lade- oder Entladevorgänge ausgelöst werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	EIT.swiss stellt sich die Frage, ob die Übergangsfrist von vier Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ausreicht, um den Ersatz und die Neuinstallation von 1 – 3 Mio. Ladeeinrichtungen mit entsprechender Funktionalität zu bewerkstelligen. Der Verband plädiert hier für eine längere Übergangsphase von 10 Jahren.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Förderverein H2 Mobilität Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung:	Als Vertreter der Wasserstoff Mobilität sind wir nicht damit einverstanden, dass grüner Wasserstoff bei der Verwendung als Treibstoff massiv benachteiligt werden soll, da dadurch die Ziele aus der Wasserstoffstrategie und den Energieperspektiven 2050+ unerreichbar werden.

Anhang: 2026-01-09 STN Ersatzabgabe - Förderverein H2 Mobilität Schweiz

Förderverein
H2 Mobilität Schweiz

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich online via:
https://www.gate.bag.admin.ch/consultations/

Freitag, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge.

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bezweckt die Förderung eines sauberen, CO_2-emissionsfreien, motorisierten Individual- und Schwerlastverkehrs in der Schweiz sowie die Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr. Dies geschieht durch die Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität. Insbesondere unterstützt der Verein den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien. Zu seinen Mitgliedern zählen neben namhaften Transportunternehmen, welche zusammen schon über 50 Lastwagen mit Brennstoffzelle betreiben, mehrere Tankstellenbetreiber, welche in privatwirtschaftlicher Zusammenarbeit bisher bereits 18 Wasserstofftankstellen in der Schweiz realisiert haben.

Abgesehen vom Wasserstoff ist der Förderverein H2 Mobilität Schweiz generell technologieneutral, und sieht daher alle möglichen Optionen für eine Defossilisierung des Mobilitätssektors (BEV, Biotreibstoffe, Synthetische Treibstoffe) als zwingend erforderlich an, um die gesetzten Ziele bis 2050 erreichen zu können. Wir verstehen und unterstützen daher, dass alle Nutzer des Strassennetzes einen gerechten Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung beitragen müssen. Uns scheint aber entscheidend, dass der Zeitpunkt der Einführung nicht verfrüht und nicht ohne Berücksichtigung anderer Faktoren geschieht, damit gerade im Schwerlastverkehr der Markthochlauf der BEV- und FCEV-Mobilität nicht massiv behindert wird. Durch die noch unklare Regulierung zum Wegfall der LSVA-Befreiung für BEV- und FCEV-LKW ist die Investitionssicherheit für Logistikunternehmen bereits sehr geschwächt.

Geschäftsstelle Förderverein
H2 Mobilität Schweiz
Spitalgasse 5
info@h2mobilitaet.ch
8001 Zürich
+41 44 218 50 28

Durch die geplante Ersatzabgabe erhöht sich nun die Planungsunsicherheit massiv, was Investitionen in erneuerbare Mobilität verzögert und verhindert.

Auch wenn sich Fahrzeuge mit Batterie vom Elektroantrieb her nicht von Fahrzeugen mit H2-Brennstoffzelle unterscheiden, bestehen bezüglich Speicherung und Bereitstellung der Energie entscheidende Unterschiede. Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz geht daher im Fragebogen zu seiner Stellungnahme nur wenig detailliert auf die Fragestellungen zu BEV ein, und setzt seinen Fokus auf die geplante Behandlung von Wasserstoff.

Die vorgeschlagene Besteuerung des Wasserstoffs in der Vorlage basiert offensichtlich auf falsche Daten, weshalb insbesondere H2-LKW deutlich mehr bezahlen müssten als BEV- oder Diesel-LKW. Diese Benachteiligung ist für uns nicht akzeptierbar, weshalb wir im folgenden dazu Stellung nehmen!

Betrachtung für Wasserstoff in drei Fällen:

Fall 1: Behandlung Wasserstoff als Treibstoff

Die Vorlage sieht vor, Wasserstoff als Treibstoff mit mehr als 5.034 Fr. pro kg zu besteuern (Grundsteuer und Zuschlag). Da Wasserstofffahrzeuge je nach Grösse und Technik (Brennstoffzelle, Verbrennungsmotor, Hybrid) einen sehr unterschiedlichen H2-Verbrauch pro 100km besitzen, ergeben sich so sehr unvorteilhafte Steuersätze für LKW mit Brennstoffzelle oder H2-Verbrennungsmotor. Die knapp 50 Hyundai XCIENT Brennstoffzellen-LKW welche aktuell in der Schweiz genutzt werden verbrauchen beispielsweise im Durchschnitt gemäss Hyundai Hydrogen Mobility 8,2kg H2/100km (Erfahrungswert aus mehrjährigem Realbetrieb in CH). Mit dem Steuersatz von 5.034 Fr/kg ergibt dies eine Belastung von 41.3 Fr/100km, was beinahe der doppelten Abgabe eines vergleichbaren Diesel- oder BEV-LKW entspricht. Bei einem LKW mit H2-Verbrennungsmotor fällt die Belastung wegen höherem H2-Verbrauch noch höher aus, was eindeutig zeigt, dass mit dem gewählten Faktor keine Preisäquivalenz gegeben ist.

Zudem stellt sich für uns die Frage, wieso als Treibstoff genutzter grüner Wasserstoff überhaupt in dieser Form besteuert werden soll. Bei dem an CH-Wasserstofftankstellen angebotene Wasserstoff handelt es sich ausschliesslich um „grünen" Wasserstoff, der im Inland aus Strom aus Wasserkraft hergestellt wird, und einen entsprechenden Herkunftsnachweis besitzt. Er wird vom BAZG als erneuerbarer Treibstoff erfasst, und sollte somit anderen erneuerbaren Treibstoffen wie Biodiesel (FAME/HEFA), Biogas oder synthetischen Treibstoffen gleichgestellt werden. Diese erhalten vorläufig bei Einhaltung bestimmter Anforderung eine Steuererleichterung. Grüner Wasserstoff soll in dieses ertragsneutrale System integriert werden. Dadurch entsteht eine Gleichbehandlung mit anderen erneuerbaren Treibstoffen, welche auch zukünftig bei möglichen Anpassungen im Treibstoffbereich (Emissionshandelssystem, CO2-Abgabe, Beimischquoten, Überführungs-pflicht, Kompensationspflicht, etc.) einfach und sinnvoll angepasst werden kann.

Fall 2: Wasserstoff bei Variante «Ladestrom»

Die Variante Steuer auf Ladestrom entspricht im Bezug auf Wasserstofffahrzeuge der Besteuerung des Wasserstoffes. Dies wiederum entspricht der in Fall 1 beschriebenen Situation.

Fall 3: Wasserstoff bei Variante «Fahrleistung»

Wenn die Abgabe bei BEV auf die Fahrleistung erhoben werden soll, wäre es mit der gleichen Erhebungsmethode möglich, sämtliche H2 Fahrzeuge (FCEV, H2-ICE) gleich zu behandeln. Dadurch würden Wasserstofffahrzeuge gegenüber BEV nicht benachteiligt. Zudem wäre es möglich, die Abgabe selektiv zu reduzieren, abhängig von der Anzahl eingelöster H2-Fahrzeuge, um befristet den notwendigen Markthochlauf von H2-Fahrzeugen nicht zusätzlich zu behindern.

Aufgrund dieser Überlegungen stellt der Fördervereins H2 Mobilität zu den vorliegenden Vernehmlassungsvorlagen folgende Anträge:

Anträge zu den Vernehmlassungsvorlagen

1) Aus erneuerbarem Strom hergestellter oder biogener «Grüner Wasserstoff» mit entsprechendem Nachweis im Schweizer Herkunftsnachweisregister kann als erneuerbarer Treibstoff in den Verkehr gebracht werden. Das MinöStG soll so angepasst werden, dass dieser Grüne Wasserstoff gleichbehandelt wird wie andere erneuerbare Treibstoffe (Bioethanol, FAME, HEFA/HVO, andere E-Fuels). Dies bedeutet, dass nach Einhaltung der bestehenden Anforderungen Grüner Wasserstoff ebenfalls eine Steuererleichterung / Steuerbefreiung erhält, solange wie das ertragsneutrale System für Biotreibstoffe besteht.
2) Im Falle der Besteuerung der Energie (Ladestrom oder H2), ohne Umsetzung unseres Antrag 1, muss der Steuersatz (Grundsteuer und Zuschlag) so korrigiert werden, dass ein Elektro LKW mit H2-Brennstoffzelle und auch ein LKW mit H2-Verbrennungsmotor umgerechnet die gleiche Steuer pro 100km bezahlen wie ein Diesel- oder BEV-LKW. Eine Ungleichbehandlung wiederspricht der Vorgabe und ist nicht akzeptabel.
3) Im Falle einer Abgabe pro Fahrleistung, ohne Umsetzung unseres Antrag 1, sollen FCEV und H2-ICE Fahrzeuge ebenfalls die identische Abgabe pro km entrichten, wie BEV-Fahrzeuge. Nur so ist eine unakzeptable Ungleichbehandlung verschiedener Technologien vermeidbar.

Wir bitte Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen zur Erläuterung der Ausführungen und Anträge gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Martin Osterwalder
Präsident
Förderverein H2 Mobilität

Bernhard Wüest
Geschäftsführer
Förderverein H2 Mobilität

Die folgenden Unternehmen sind Mitglied beim Förderverein H2 Mobilität Schweiz:

Assoziierte Mitglieder

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer

Titel	auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Gleichbehandlung muss auch für Wasserstofffahrzeuge (FCEV, H2-ICE) gelten, was bei der vorgesehenen Umsetzung nicht möglich ist!

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nur in der Übergangsphase. Danach muss der Energieverbrauch des Fahrzeugs eine Rolle spielen, wie auch bei den ICE Fahrzeugen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Beim aktuell gehemmten Markthochlauf von emissionsarmen Fahrzeugen kann eine verfrühte Einführung negative Folgen haben. Allenfalls ist eine gestaffelte Einführung zu prüfen.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen

Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2, al. 2bis 2bis L'hydrogène du numéro 2804.1000 du tarif des douanes utilisé pour l'alimentation des piles à combustible servant à la propulsion des véhicules automobiles est également réputé carburant au sens de la présente loi. Art. 12, al. 3 3 Pour l'hydrogène, la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à : a. 2027,40 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène gazeux ; b. 2080,76 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène liquide ; Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales Insertion du numéro du tarif des douanes ci-après entre les numéros 2711.2990 et 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Erneuerbarer Wasserstoff mit entsprechendem Herkunftsnachweis soll bei der Verwendung als Treibstoff wie andere erneuerbare Treibstoffe (FAME, HEFA, Ethanol, ...) steuerbefreit sein. Bei der Verwendung in Brennstoffzellen ist Wasserstoff nur der Energieträger zur Erzeugung von elektrischer Energie für den Elektroantrieb, somit müsste er gleichbehandelt werden wie Ladestrom. Eine Besteuerung wäre ausschliesslich bei der Verwendung von Grauem Wasserstoff in H2-Verbrennungsmaotoren angezeigt.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und

	Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Wir erachten die Besteuerung des Ladestromes als technisch schwer umsetzbar.

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 2 Begriffe

Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Neutrale Haltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2 Abs. 2bis 2bis Als Treibstoff im Sinne dieses Gesetzes gilt auch Wasserstoff der Zolltarifnummer 2804.1000, der zur Speisung von Brennstoffzellen zum Antrieb von Motorfahrzeugen verwendet wird. Art. 12 Abs. 3 3 Für Wasserstoff beträgt der Mineralölsteuerzuschlag: a. 2027,40 Franken je 1000 kg: für gasförmigen Wasserstoff; b. 2080,76 Franken je 1000 kg: für verflüssigten Wasserstoff. Anhang 1 Mineralölsteuertarif Einfügen folgender Zolltarifnummer zwischen den Nummern 2711.2990 und 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Erneuerbarer Wasserstoff mit entsprechendem Herkunftsnachweis soll bei der Verwendung als Treibstoff wie andere erneuerbare Treibstoffe (FAME, HEFA, Ethanol, ...) steuerbefreit sein. Bei der Verwendung in Brennstoffzellen ist Wasserstoff nur der Energieträger zur Erzeugung von elektrischer Energie für den Elektroantrieb, somit müsste er gleichbehandelt werden wie Ladestrom. Eine Besteuerung wäre ausschliesslich bei der Verwendung von Grauem Wasserstoff in H2-Verbrennungsmaotoren angezeigt.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Neutrale Haltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Neutrale Haltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Gewerbeverband Basel-Stadt

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: 260109_Vernehmlassung GVBS_Abgabe auf Elektrofahrzeuge

Gewerbeverband Basel-Stadt

Per Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Basel, 09. Januar 2026

VERNEHMLASSUNG ABGABE AUF ELEKTROFAHRZEUGE

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Als kantonaler KMU-Verband äussert sich der Gewerbeverband Basel-Stadt im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Vorlage betreffend der «Abgabe auf Elektrofahrzeuge». Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung der Anliegen des wichtigen Wirtschaftsstandortes Basel.

I. Grundsätzliches

Zustimmung zur Sicherung der Finanzierung

Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt das Ziel der Vorlage, die Steuerausfälle aus der Mineralölsteuer auf fossilen Treibstoff durch die zunehmende Verbreitung der Elektromobilität zu kompensieren. Das Verursacherprinzip muss auch für Elektrofahrzeuge gelten, denn wer die Strasseninfrastruktur nutzt, soll sich an deren Finanzierung beteiligen. Dies ist essenziell, um den Erhalt und den Ausbau der für das Gewerbe lebenswichtigen Verkehrswege sicherzustellen. Ein wesentlicher Beweggrund für unsere Unterstützung ist zudem die Technologieneutralität. Aus ordnungspolitischer Sicht ist es geboten, dass langfristig alle Antriebsarten gleichbehandelt werden und keine Wettbewerbsverzerrungen durch die steuerliche Bevorzugung einer spezifischen Technologie entstehen.

Präferenz für die Variante «Fahrleistung»

Bezüglich der Umsetzung spricht sich der Gewerbeverband Basel-Stadt für die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe aus und lehnt die Variante «Ladestrom» ab. Die Variante «Ladestrom» folgt zwar dem Prinzip der Mineralölsteuer, indem der Treibstoff (Strom) an Ladeinrichtungen besteuert und an die Fahrzeughalter weitergegeben wird. Dennoch zeigt sie erhebliche Schwächen: Es fehlt an Äquivalenz zu den Mineralölsteuern und leichte und schwere Nutzfahrzeuge würden überproportional belastet. Dies würde die Transportkosten für das Gewerbe unnötig verteuern und die Dekarbonisierung der Logistik bremsen, während die Variante Fahrleistung eine differenzierte, gewichtsabhängige Tarifierung ermöglicht. Auch sprechen die Umgehungssicherheit und die tieferen Vollzugskosten für die Fahrleistungsabgabe.

Als Grenzkanton ist Basel-Stadt zudem stark von ausländischem Verkehr betroffen. Nur die Variante Fahrleistung stellt sicher, dass auch ausländische Fahrzeuge für die Nutzung der Schweizer Infrastruktur einen angemessenen Beitrag leisten. Bei einer Stromsteuer bestünde gerade in der Region Basel ein erheblicher Anreiz zum «Ladetourismus» im benachbarten Ausland, wodurch dem Schweizer Fiskus Einnahmen entgingen und das inländische Gewerbe benachteiligt würde.

Gewerbeverband Basel-Stadt | Elisabethenstrasse 23 | Postfach | 4010 Basel
info@gewerbe-basel.ch | www.gewerbe-basel.ch | Tel. 061 227 50 50 | CHE-108.208.616 MWST

Gewerbeverband Basel-Stadt

Ausserdem entlastet die Variante Fahrleistung Unternehmen davon, als «Tankstellenbetreiber» komplexe Abrechnungs- und Messsysteme installieren zu müssen, und erlaubt den Verzicht auf aufwendige technische Installationen zur separaten Messung des Fahrstroms zugunsten effizienter digitaler Erfassungsmethoden.

II. Forderungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Umsetzung der Variante Fahrleistung fordert der Gewerbeverband Basel-Stadt:

Minimaler administrativer Aufwand

Im Rahmen der Umsetzung der Variante Fahrleistung fordert der Gewerbeverband Basel-Stadt, dass das Erhebungssystem für die Fahrzeughalter, insbesondere für KMU mit Flotten, so einfach wie möglich ausgestaltet ist. Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst die Möglichkeit der pauschalen Abgeltung für Kleinfahrzeuge und erwartet unbürokratische, datenschutzkonforme digitale Lösungen.

Staffelung der Einführung

Die Dringlichkeit einer schnellen Einführung ist geringer als in der Vorlage dargestellt: Die Elektroabsätze stagnieren, Mineralölsteuereinnahmen fallen langsamer, während NAF-Ausgaben durch Umsetzungsstaus zurückgehen. Dennoch unterstützen wir die Abgabe ab 2030 zur langfristigen Infrastrukturfinanzierung – trotz Mehrbelastung für Automobil- und Strassentransportbranche, deren Planungssicherheit (insbesondere bei paralleler LSVA-Erfassung ab 2029) geschützt werden muss. Eine staffelweise Einführung ab 2030 mildert diese Effekte.

Keine Mehrbelastung gegenüber Verbrennern

Die Abgabehöhe muss dabei strikt so bemessen sein, dass sie lediglich die Belastung durch die Mineralölsteuer ersetzt und nicht zu einer versteckten Steuererhöhung führt.

Keine Zweckentfremdung der Automobilsteuer

Des Weiteren äussert sich der Gewerbeverband Basel-Stadt kritisch zu den Plänen, die Einnahmen aus der Automobilsteuer künftig nicht mehr vollständig, sondern nur noch zu 50 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) fliessen zu lassen. Die Absicht, die Hälfte dieser Einnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt umzuleiten, lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt entschieden ab. Bei der vorliegenden Revision handelt es sich um die langfristige Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung und nicht um eine Sanierungsmassnahme für die Bundeskasse. Das Vorgehen wäre paradox: Dem NAF durch eine neue Abgabe Mittel zuzuführen, ihm aber gleichzeitig Mittel aus der Automobilsteuer zu entziehen, läuft der Logik der Vorlage zuwider. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuereinnahmen zweckgebunden in den NAF fliessen.

III. Schlussbemerkung

Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt die Vorlage zur Sicherung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter der Bedingung, dass die Variante Fahrleistung gewählt wird und die die Abgabe/Steuer ab dem Einführungszeitpunkt 2030 gestaffelt wird.

Gewerbeverband Basel-Stadt | Elisabethenstrasse 23 | Postfach | 4010 Basel
info@gewerbe-basel.ch | www.gewerbe-basel.ch | Tel. 061 227 50 50 | CHE-108.208.616 MWST

Gewerbeverband Basel-Stadt

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Tamara Hunziker, Leiterin Politik & Kommunikation (Tel. 061 227 50 73, E-Mail: t.hunziker@gewerbe-basel.ch) gerne zur Verfügung.

Gewerbeverband Basel-Stadt

Reto Baumgartner
Direktor

Tamara Hunziker
Leiterin Politik & Kommunikation

Gewerbeverband Basel-Stadt | Elisabethenstrasse 23 | Postfach | 4010 Basel
info@gewerbe-basel.ch | www.gewerbe-basel.ch | Tel. 061 227 50 50 | CHE-108.208.616 MWST

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stellungnahme_SEV_Abgabe_E_FZ

Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 08. Januar 2026
SIB

Abgabe auf die Fahrleistung oder den Ladestrom von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend Einführung einer Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder einer Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Der SEV unterstützt die Bestrebungen des Bundes, die durch die zunehmende Elektromobilität zu erwartenden Einnahmeausfälle bei der Mineralölsteuer durch eine Abgabe auf Elektrofahrzeugen zu kompensieren.

1. Einleitende Bemerkungen

Die nachhaltige und solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (öV) ist ein Kernanliegen des SEV. Sowohl für den Betrieb als auch für die Infrastruktur braucht es zwingend ausreichende finanzielle Mittel, soll das öV-System zuverlässig funktionieren und leistungsfähig sein. Aus den Erträgen der Mineralölsteuer werden nicht nur ein wesentlicher Teil der Aufgaben und Kosten des Strassenverkehrs finanziert, sondern auch die Agglomerationsprogramme und der Bahninfrastrukturfonds (BIF) alimentiert. Ausserdem fliesst ein substantieller Anteil in den allgemeinen Bundeshaushalt. Der SEV sieht sich aus diesen Gründen veranlasst, sich zur vorliegenden Vernehmlassungsvorlage zu äussern.

1.1. Nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur

Eine gute Bahninfrastruktur ist das A und O für einen sicheren, pünktlichen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehr. Substanzerhalt und gezielter Ausbau sind daher wichtige Kernaufgaben, um Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes auch zukünftig sicherzustellen. Die Bahninfrastrukturbetreiberinnen brauchen dafür ausreichend finanzielle Mittel. Will die Schweiz ihre Klimaziele erreichen, müssen die Verkehrsemissionen massiv gesenkt werden. Das ist nur möglich, wenn es gelingt den öV-Anteil am Modalsplit erheblich zu erhöhen. Eine nachhaltige, ökologische Verkehrswende kann nur Realität werden, wenn im öV und auf dem Bahnnetz genügend Kapazitäten vorhanden sind, um die zusätzlichen Fahrgäste aufzunehmen. Gelingt es nicht, zusätzliche Kapazitäten für neue Fahrgäste zu schaffen, wird die Verlagerung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit scheitern. Wie die Finanzierungslücke zum AK 2035 aufzeigt, ist die Finanzierung der beschlossenen Ausbauschritte bereits heute nicht gesichert. Deshalb sind weitere Mindereinnahmen im BIF unbedingt zu verhindern. Einnahmeausfälle bei der Mineralölsteuer müssen deshalb unbedingt ausgeglichen werden.

1.2. Ausbau des öV in den Agglomerationen

Wie Mindereinnahmen im BIF hätte auch die Mindereinnahmen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zur Folge, dass die dringend nötige ökologische Verkehrswende verzögert oder gar unterlaufen würde, indem Beiträge für Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen fehlen würden. Eine solche Entwicklung steht im Widerspruch zu den langfristigen strategischen verkehrspolitischen Zielen des Bundes. Insbesondere im Hinblick auf die konkrete Umsetzung der Perspektive Bahn 2050 würde dies bedeuten, dass für den Ortsverkehr weniger Mittel zu Verfügung stünden. Soll das öV-Angebot auf kurzen und mittleren Distanzen tatsächlich ausgebaut werden, braucht es zusätzliche finanzielle Mittel. Gelingt es nicht die sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer durch andere Finanzierungsquellen wie bspw. eine Abgabe auf Elektrofahrzeugen zu ersetzen, fehlen in Zukunft die nötigen Mittel für den Ausbau des öV in den Agglomerationen.

1.3. Absicherung der Verlagerungspolitik

Auch die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist für den SEV ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs sind für den SEV offensichtlich: bessere Energie- und Flächeneffizienz, keine CO2-Emissionen, und höhere Sicherheit. Angesichts der aktuellen Verlagerungskrise sind dringend Massnahmen nötig, um die Verlagerung wieder auf Kurs zu bringen. Es braucht zusätzliche finanzielle Anreize, Güter auf die Schiene zu verladen. Nur wenn es gelingt, die strukturellen Kostennachteile der Schiene zu vermindern, kann die fortschreitende Rückverlagerung gebremst werden. Sollten die bisherigen Mittel aus der Mineralölsteuer für die Güterverkehrsverlagerung wegbrechen, würde dies die Verlagerungskrise unweigerlich verschärfen. Deshalb muss unbedingt sichergestellt werden, dass auch zukünftig finanzielle Mittel bereitgestellt werden, die Güterverkehrsverlagerung zu fördern.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Finanzperspektiven

Im Bericht wird schlüssig und nachvollziehbar aufgezeigt, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer als Folge der Elektromobilität zukünftig kontinuierlich sinken werden. Gemäss Schätzungen im Bericht ist davon auszugehen, dass 2040 rund 70% der Personenwagen batterieelektrisch angetrieben werden. 2024 betrug der Anteil der Elektrofahrzeuge bei den Personenwagen in der Schweiz gemäss Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) erst rund 7%. Es muss mit einer rasanten Zunahme der Elektromobilität gerechnet werden. Demzufolge werden die Einnahmen aus der Mineralölsteuer massiv sinken. Was zu Finanzierungsproblemen bei NAF, Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und zu sinkenden Zuschüssen in den allgemeinen Bundeshaushalt führt. Gemäss Schätzungen im Bericht werden die Einnahmen dann unter zwei Milliarden Franken liegen. Es besteht also dringender Handlungsbedarf neue Einnahmequellen zu finden, die die Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuer ausgleichen können.

2.2. Abgabe auf Elektrofahrzeugen

Die wegfallenden Erträge aus der Mineralölsteuer mit einer zweckgebundenen Abgabe auf Elektrofahrzeugen zu kompensieren, die bisher steuerbefreit waren, halten wir für geeignet und logisch, da Elektrofahrzeuge die Strasseninfrastruktur in demselben Masse nutzen wie Verbrennerfahrzeuge. Weil sich das Einnahmenniveau der neu zu schaffenden Abgabe an den bisherigen Mineralölsteuererträgen orientiert, würde der Strassenverkehr nicht verteuert. So könnte die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig gesichert werden.

Der SEV befürwortet deshalb grundsätzlich die Einführung einer Abgabe auf Elektromobilität. Aufgrund der finanzpolitischen Situation ist der Einführungszeitpunkt, u. E., so zu wählen, dass eine nahtlose Ablösung gewährleistet werden kann, um allfällige Ausfällen vorzubeugen. Vor dem Hintergrund der Schätzungen zur Entwicklung der Elektromobilität müsste eine solche Abgabe in den nächsten Jahren erfolgen.

2.3. Bundesverfassung

Den vorgeschlagenen Änderungen der Bundesverfassung in Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und e^{bis} sowie Abs. 2^{bis} und 4 und, im Falle einer Steuer auf dem Ladestrom, in Art. 131 Abs. 1 Bst. f stimmt der SEV zu.

2.4. Varianten

Zur Frage, ob eine Abgabe auf der Fahrleistung oder eine Steuer auf dem Ladestrom erhoben werden soll, hat der SEV keine abschliessende Haltung. Wie im Bericht festgehalten wird, haben beide Varianten Vor- und Nachteile. Aus Sicht des SEV muss die Einnahmesicherheit ein zentrales Kriterium für die Ausgestaltung der zukünftigen Abgabe auf Elektrofahrzeugen sein. Die Erläuterungen im Bericht legen nahe, dass die Variante Fahrleistung diesbezüglich bessere Resultat bringt. Die Umsetzung scheint zudem einfacher.

2.5. Keine finanzielle Mehrbelastung des öV

Analog zur Mineralölsteuer ist der öV auch von einer Abgabe auf Elektromobilität zu befreien. Eine finanzielle Mehrbelastung des öV muss unbedingt verhindert werden, insbesondere angesichts des bereits bestehenden Kostendrucks für die konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Gerade der Regionale Personenverkehr (RPV) ist mit Ausnahmen einiger weniger Linien grundsätzlich nicht kostendeckend. Das zeigen die betriebswirtschaftlichen Zahlen. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt finanziert sich der RPV zu rund 50% aus Einnahmen der KTU. Die andere Hälfte wird von der öffentlichen Hand als Besteller in Form von Abgeltungen finanziert. Der Spielraum für Effizienzsteigerungen ist aufgrund der Kostenstruktur begrenzt. Die 3 grössten Kostenpositionen wie Abschreibungen, Energiekosten und Löhne lassen sich nur bedingt beeinflussen. Weil aber auch Tariferhöhungen keine realistische Massnahme sind, müssen die Besteller entweder die höheren Kosten übernehmen oder das Angebot reduzieren bzw. die KTU diese Abgabe durch Kostensenkung, vornehmlich beim Personal, finanzieren, was zwangsläufig zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Dienstleistungsqualität führt. Jede dieser Handlungsoptionen vermindert letztlich die Attraktivität des öV, was den verkehrspolitischen Zielen des Bundes zuwiderläuft, den Modalsplit zugunsten des öV zu erhöhen. Der SEV lehnt eine Abgabe auf Elektrofahrzeugen der KTU kategorisch ab.

3. Anträge

Der SEV beantragt, dass der öV auf der Strasse von der Abgabe ausgenommen wird. Dementsprechend sollen die Gesetzesentwürfe dahingehend angepasst werden, dass für Elektrofahrzeuge von KTU eine Abgabe- bzw. Steuerbefreiung gilt.

3.1. Variante Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (EFAG)

Art. 5 *Abgabebefreiungen*

Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für:

[neuer Bst.] f. Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmen

3.2. Variante Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (EFz-StG)

Art. 11 *Steuerbefreiung*

Von der Steuer befreit ist der Ladestrom bei Verwendung für:

[neuer Bst.] c. Elektrofahrzeuge von vom Bund konzessionierten Transportunternehmen

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals

Matthias Hartwich
Präsident SEV

Simon Burgunder
Koordinator Politik

Stellungnahme_SEV_Abgabe_E_FZ.docx

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Greenpeace Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen.

Begründung	In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Die Einführung der Abgabe käme zu einem Zeitpunkt, an dem sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen würde. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe taugt. Für LKWs ist sicherlich keine frühere Einführung als gemäss jenem Zeitplan angebracht, die in der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» aktuell definiert wird. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt. D.h. in 5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr. Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für politische Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse

Begründung	gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige, zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um vor Kurzem bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen zu verabschieden leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen Anpassungen im als flankierende Massnahmen finden sie bei Artikel 1 unseres Dokumentes der Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe. Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist aktuell sehr unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert. 2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP

	im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte). Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet. Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden. Im Folgenden, weshalb dies insbesondere in Anbetracht der Lage der Schweizer Klimapolitik zwingend ist. In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KlG legitimiert. Es ist zu erwarten, dass die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden wegen der fehlenden finanziellen Anreize und schlechtere regulatorische Rahmenbedingungen als z.B. in Deutschland bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden noch über 2030 hinaus im internationalen Vergleich selbst bei einem Aufschub der Ersatzabgabe weiter zurückfallen wird. 3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird aus klimapolitischen Gründen von fast allen Staaten inklusive der Schweiz politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem

Titel	Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchsssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d~~; ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung

Gegenvorschlag	gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2. der Hälfte~~ ») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir. Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ~~obis.~~ nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und obis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung~~

~~des Betrags.~~

~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~
b

Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen.
Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.».
Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1).
Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

~~-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um~~ 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet)

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~-der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~

~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~

en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auch al~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benach~~-Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~

~~b. 28~~

teiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen.

(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates; S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der

	Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~o~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~ ~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~ ~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz ~~die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1~~ Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder

Gegenvorschlag	befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige ~~e~~Abga be~~pflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen.~~ ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ä~~ändi~~gen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1.~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet.~~ ~~2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen. Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder auch aus diesem Absatz zu streichen.

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Proz~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~tereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entspricht ~~der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2.der Hälfte~~ end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%). Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

Gegenvorschlag	Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 den~~n~~ F~~lugtreibstoffen, bis 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschätzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~2~~1 Buchstabe~~n e und cbis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~f Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe. Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit

	Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich ~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf ~~den Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.3~~ s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für

	Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» e~~rauchssteuern erheben auf:~~ ~~f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen w~~i~~erden, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~l~~änd~~igen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a.seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b.der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~

Gegenvorschlag	~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreitung~~. Er erlässt dabei insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~für bidirektional geladenen Strom ermöglichen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln.~~ ~~2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln~~Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend,

Gegenvorschlag	insbesondere bei der vorgeschlagenen (Selbstdeklaration). ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration~~ der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale~~n~~ Steuer~~ richtet sich nach Anhang 3~~n stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwisch~~ufgrund der noch fehl~~en~~ den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf de~~r~~n Ladestrom~~steuer~~ für Elektr~~ofahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStG).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~ isch~~e~~ Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu ver~~t~~meid~~lnetzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträge~~n~~ der~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe e entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht. Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Handelskammer beider Basel

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Anhang: 20260109 Begleitbrief Ersatzabgabe Mineralölsteuer HKBB

beider basel
handelskammer

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Basel, 9. Januar 2026 sb

Stellungnahme zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrter Herr Rosenfellner,
sehr geehrter Herr Zbinden,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen fristgerecht unsere Stellungnahme mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handelskammer beider Basel

Martin Dätwyler
Direktor

Silvan Buchecker
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Silvan Buchecker
Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 48
s.buchecker@hkbb.ch

Anhang: 20260109 Stellungnahme Ersatzabgabe Mineralölsteuer HKBB

beider basel handelskammer

Stellungnahme

Basel, 9. Januar 2026

zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig zu sichern. Auf Verfassungsstufe soll jedoch einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Die neue Abgabe muss in ihrer Wirkung und Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen. Eine Übergangsbestimmung soll ermöglichen, bis zur späteren gesetzlichen Ausgestaltung eine moderat ausgestaltete Pauschale zu erheben. Die Detailfragen, insbesondere Einführungszeitpunkt, Fahrzeugdifferenzierungen und konkrete Erhebungsmethode, sind erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess zu regeln, der wiederum dem fakultativen Referendum untersteht.

Eine leistungsfähige, langfristig finanzierte und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft der Region Basel von zentraler Bedeutung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs entstehen erhebliche strukturelle Finanzierungslücken. Eine Ersatzabgabe ist daher sachlich gerechtfertigt, um die Funktionsfähigkeit von Nationalstrassen, Agglomerationsverkehr und Spezialfinanzierung Strassenverkehr auch künftig sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund begrüsst die Handelskammer beider Basel die Stossrichtung der Vorlage grundsätzlich. Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich jedoch erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen relevante Nachteile auf. Eine Festlegung auf eine bestimmte Erhebungsmethode bereits auf Verfassungsstufe erscheint angesichts des raschen technologischen Wandels weder zweckmässig noch zielführend. Verfassungsbestimmungen schaffen hohe Hürden für spätere Anpassungen; ein zu eng gefasster Verfassungstext würde damit unnötig Technologiepfade vorgeben und die Flexibilität des Gesetzgebers einschränken.

Grundsätzliche Anliegen der Wirtschaft

Für die Wirtschaft ist wichtig, dass die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge verlässliche und langfristig planbare Rahmenbedingungen schafft. Die grundlegenden

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel
T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Elemente der Abgabe sollen mit Weitsicht auf Gesetzesstufe geregelt sein, damit Unternehmen ihre Investitionen und Betriebskosten über längere Zeiträume hinweg kalkulieren können. Es muss dabei verhindert werden, dass mit der Änderung die Ausbreitung der Elektromobilität – insbesondere im Güterverkehr – gebremst wird. Ebenso wichtig ist, dass die neue Abgabe in ihrer Wirkung möglichst exakt der heutigen Mineralölsteuer entspricht und keine neuen Belastungsverschiebungen zwischen Fahrzeug- oder Nutzergruppen entsteht.

Das Prinzip der Nutzerfinanzierung ist für die Wirtschaft zentral. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur soll auch künftig überwiegend durch die Nutzenden erfolgen. Leistungsbezogene Modelle sind für einen hohen Nutzeranteil an der Finanzierung dabei besser geeignet als pauschale Modelle. Deshalb befürwortet die Wirtschaft a priori eine leistungsbezogene Bepreisung der gesamten Mobilität. Dabei muss die Erhebung effizient und administrativ schlank ausgestaltet sein damit keine zusätzlichen bürokratischen Lasten oder Kosten für Unternehmen entstehen. Darüber hinaus muss eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger stattfinden – ein Road Pricing stellt keine sinnvolle Option dar.

Technologieneutrale und wirkungsgleiche Verfassungsgrundlage
Für die Handelskammer beider Basel ist entscheidend, dass auf Verfassungsstufe einzig der Grundsatz verankert wird, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten müssen. Diese Abgabe soll in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen und insbesondere in der Mittelverteilung analog ausgestaltet sein. Damit bleibt der heutige Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, Spezialfinanzierung Strassenverkehr und der allgemeine Bundeshaushalt sollen gleich wie heute profitieren.

Gleichzeitig soll der Verfassungsartikel bewusst technologieneutral formuliert werden. Auf eine Festlegung der konkreten Erhebungsmethode auf Verfassungsstufe ist zu verzichten, da sich sowohl die technischen Möglichkeiten zur Verbrauchs- oder Leistungsdatenerhebung als auch die Anforderungen an ein zukunftsfähiges System in den kommenden Jahren weiterentwickeln werden. Eine feste Verankerung des Erhebungsmodells auf Verfassungsstufe würde diese Weiterentwicklung behindern und spätere Anpassungen unnötig erschweren.

Zeitlicher Spielraum für ein langfristig tragfähiges Modell
Mit der Verfassungsgrundlage und einer Übergangsbestimmung zur Sicherstellung der Finanzierung (s.u.) erhält der Bundesrat den zeitlichen Spielraum, ein tragfähiges, verursachergerechtes und technologisch zukunftsfähiges Erhebungsmodell auszuarbeiten und den ordentlichen politischen Verfahren zuzuführen. Die Fahrzeugtechnologie entwickelt sich zunehmend in Richtung standardisierter, im Fahrzeug selbst erfasster Verbrauchsdaten. Solche Systeme bieten präzise und fälschungssichere Grundlagen und könnten die Erhebung mittelfristig vereinfachen. Diese Perspektive erlaubt es, die heute bestehenden Herausforderungen wie Umgehungspotenziale, technische Komplexität, Messunsicherheiten, hohe Installationskosten und Fragen der politischen Akzeptanz langfristig zu entschärfen, ohne vorschnelle Festlegungen zu treffen, die sich später als hinderlich erweisen könnten.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auf europäischer Ebene ebenfalls Bestrebungen im Gang sind, künftig verbrauchs- oder leistungsbasierte Abgaben einzuführen. Die Wirtschaft der Region Basel ist stark vernetzt mit den europäischen Wertschöpfungsketten im Umland und auf reibungslose grenzüberschreitende Prozesse angewiesen, insbesondere im Güterverkehr. Eine Lösung, die später von europäischen Standards abweicht, würde für Unternehmen mit

grenzüberschreitender Tätigkeit einen erheblichen Mehraufwand verursachen und unnötig Kosten generieren. Für die Region Basel ist es deshalb sinnvoll, die Entwicklungen in der EU eng zu verfolgen und bei der künftigen Ausgestaltung der Ersatzabgabe auf weitgehende technische Kompatibilität zu achten. Eine möglichst harmonisierte Mess- und Erhebungssystematik erleichtert den Vollzug, reduziert administrative Belastungen und verhindert, dass Unternehmen in der Region Basel mit parallelen oder unvereinbaren Messanforderungen konfrontiert werden.

Geordnetes zweistufiges Vorgehen als stabile Lösung
Ein zweistufiges Vorgehen schafft den notwendigen zeitlichen und rechtlichen Rahmen, um ein System zu entwickeln, das finanzpolitisch stabil, technologisch offen und volkswirtschaftlich tragbar ist. Es stellt sicher, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur lückenlos gewährleistet bleibt, während gleichzeitig ein langfristig akzeptiertes und vollzugstaugliches Modell vorbereitet wird. Für eine Regelung, die über Jahrzehnte Bestand haben soll, ist ein solcher schrittweise und vorausschauende Ansatz der sachgerechte Weg.

Übergangsbestimmung mit pauschaler Erhebung
Heute besteht bereits auf Verfassungsstufe die Möglichkeit, eine pauschale Abgabe auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erheben (Art. 131 Abs. 2 lit. b). Die daraus erhobenen Mittel würden jedoch ausschliesslich dem NAF zufliessen und wären nicht in die bewährte Gesamtarchitektur der Mineralölsteuer eingebettet. Da im skizzierten zweistufigen Vorgehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich Dauer und Inkrafttreten der gesetzlichen Grundlage bestehen und die neue Ersatzabgabe die gleiche Finanzierungslogik wie die Mineralölsteuer aufweisen soll, muss auf Verfassungsstufe die Möglichkeit einer temporären pauschalen Erhebungskompetenz mit analoger Mittelverteilung vorgesehen werden. Eine solche Regelung stellt sicher, dass NAF, SFSV und der allgemeine Bundeshaushalt bei sich abzeichnenden Finanzierungslücken weiterhin verlässlich alimentiert werden können. Voraussetzung dafür ist eine klar formulierte Übergangsbestimmung, die der Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit bietet.

Abgrenzung zu nicht behandelten Aspekten der Vorlage
Die Handelskammer beider Basel äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zu Fragen, die erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden können. Dazu gehören insbesondere der konkrete Einführungszeitpunkt der Ersatzabgabe, allfällige Differenzierungen zwischen Fahrzeugkategorien, die Höhe einer späteren Abgabe oder Verbrauchssteuer sowie die operative Ausgestaltung des Erhebungsmodells. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig unterstellt werden sollen.

Mit einer technologieneutralen und analogen Verfassungsgrundlage wird der notwendige Rahmen geschaffen, um diese weiterführenden Entscheide in einem zweiten Schritt sorgfältig, faktenbasiert und unter demokratischer Kontrolle zu treffen. Erst im anschliessenden Gesetzgebungsverfahren, das wiederum dem fakultativen Referendum untersteht, können die Details so ausgestaltet werden, dass sowohl finanzpolitische Stabilität als auch wirtschaftliche Verträglichkeit gewährleistet sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Jan Meyer

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein einheitlich vorgegebener Tarif für Ladestrom widerspricht der Logik einer freien Marktwirtschaft und greift massiv in die Wirtschaftsfreiheit der Bürgerinnen und Bürger ein. Einen solch schwerwiegenden Eingriff gilt es unbedingt zu verhindern. Ebenso stellt sich die Frage, wer den Eingriff in die technische Umrüstung finanziert, damit der Staat die Variante "Ladestrom" umsetzen kann. Die Variante ist - auch aufgrund des obig Gesagten - daher in ihrer Gänze völlig untauglich. Ebenfalls ist höchst fraglich, weshalb im Rahmen einer Neureglung die Erlöse aus dieser Abgabe sowie der Automobilsteuer dem allgemeinen Bundeshaushalt zukommen sollen. Eine solche Anpassung unter dem Titel "Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen" bzw. "Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge" ist irreführend und entbehrt jeglicher Ehrlichkeit und Professionalität. Wenn, dann sind solche Änderungen in einem separat zu beschliessenden Erlass zu regeln. Abschliessend bleibt zu sagen, dass an keiner Stelle im erläuternden Bericht behandelt wird, was die Vorlage für die Erreichung der Schweizer Klimaziele bedeutet. Entsprechend empfehle ich, dir Vorlage bis zur Vornahme einer solchen Beurteilung zu sistieren. Eine Diskussion über neue Abgaben auf einer solchen Basis zu führen ist nicht seriös.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der

Titel	Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Jean-Marc Piaget

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Selon le projet en consultation, la taxe pour les véhicules électriques est de 22,8ct le kWh, pour des véhicules plus lourds en raison des batteries, nécessitant plus de puissance. Cette taxe encourage l'utilisation de véhicules thermiques polluants au lieu d'encourager les véhicules propres ne dégageant pas de CO2. Il n'y a aucune incitation à acheter des véhicules propres, telle que l'on voit en France avec le bonus Eco. Cette taxe est contraire à la possibilité d'atteindre le neutralité carbone.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	sous réserve qu'une taxe soit acceptée, cette taxe encourage à conserver des véhicules thermiques : voir le calcul de comparaison électrique - thermique Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules Chiffres de base : - Prix bornes publiques Evpass kwh d'électricité : 0,59 - Taxe prévue électrique : 22,8ct / kwh - Taxe actuel thermique : 77ct / lt - Prix moyen kwh : 81,8ct (59+22,8) - Prix moyen litre d'essence sans plomb : 1,90 Prenons l'exemple suivant : Véhicule thermique Toyota Yaris Hybrid 116cv / 5 places / 4000mm de long / 5 places / 1215kg

	poids à vide / consommation 4lt au 100km Véhicule électrique BMW I3 170cv / 42,5kw / 4 places / 4000mm de long / 4 places / 1428kg poids à vide / consommation 16kwh au 100km Résumé comparaison voiture électrique - thermique électrique ThermiqueDiff. en + pour l'électrique Taxes encaissées :16x 22,8ct = 3,654x 0,77= 3.10+ 0,55 Coûts aux 100km16x 81,8 = 13,104x1,9= 7,60+ 5.50 Comme on peut le constater, les taxes perçues sur les véhicules électriques sont 17,75 %plus élevées que pour le thermique, et le coût au 100km supérieur de 77,2% ce qui est carrément un scandale écologique !

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Un véhicule électrique disposant d'un prolongateur d'autonomie consomme de l'essence pour recharger la batterie, dans quelle catégorie vous la mettez ?

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les prestataires autorisés ont un coût et par conséquent, c'est l'utilisateur qui le paie

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Les prestataires autorisés ont un coût et par conséquent, c'est l'utilisateur qui le paie

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	plus simple que pour la variante au km parcourus

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Johannes Fischer

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist stossend, dass nun Elektrofahrzeuge ausgebremst werden sollen. Dass gleichzeitig behauptet wird, man wolle die Elektromobilität fördern, geht nicht zusammen. Norwegen passt aktuell die Förderung von Elektrofahrzeugen an - bei einem Neuwagenanteil von deutlich über 90%. Da sind wir noch nicht in der Schweiz.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Erfassung analog der Vignette (die ja auch nicht elektronisch kontrolliert wird), scheint am „normalsten“ von den Entwürfen. Allerdings sollte der Auslandsabzug individuell anpassbar sein. Allerdings: Diese Steuer sollte nur einführen, wer nicht an den Klimawandel glaubt und von Blatten noch nicht gehört hat.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Den Ladestrom zu besteuern, erscheint absurd. Der Strom kann im Auto ja für alles mögliche verwendet werden: Der Büezer für seine Kreissäge (Beispielsweise Ford Pro Power Onboard mit 2.3 kW Steckdosen an Bord), der Camper für die Heizung des Fahrzeugs beim längeren Campieren, die Familie für den Elektrogrill (V2L-Anwendungen wie bei neueren Tesla und anderen Modellen). Ich habe neulich im Stau vor dem Gotthard Pizzabrot gebacken. Hierfür soll ernsthaft eine Steuer fällig werden? Das ist kaum nachvollziehbar. Zudem geht man offenbar davon aus, dass der Strom nur über Verteilnetze kommen kann. Und wer über ein mobiles Solarlademodul wie beispielsweise von GoSun oder mobile Akkus mit Solarmodulen oder Inselanlagen sein Auto lädt - hinterzieht Steuern? Aufladen kann man wirklich an jeder Steckdose (und das passiert in der Realität auch häufiger, als man denkt) - und dann muss man Mobile Ladegeräte nachrüsten mit einem Steuerzähler? Diese Variante scheint sich ein Tankstellenbetreiber ausgedacht zu haben. Strom funktioniert einfach anders als Benzin.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit wird klar die Grundlage für Mobility Pricing gelegt. Es ist bei einer GPS-basierten Variante auch klar, dass die Daten früher oder später in falsche Hände kommen werden (auch ohne böse Absichten des Staats).

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	PHV sind in der Realität sehr dreckige Fahrzeuge. Sie sollten eher mehr zahlen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich scheint eine pauschale Abgabe am sinnvollsten. Alles unter der Voraussetzung, dass man Elektromobilität abwürgen möchte.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer

	fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Warum kompliziert.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Was ist mit Non-Road-Strom (V2L etc.)? Sie berücksichtigen nur V2G in der Vorlage.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Daten kommen in falsche Hände. Wenn man schon eine Abgabe will, warum dann noch absurde Kosten generieren? Wenn das Ziel effektiv ist, Strassen zu bauen und nicht die E-Mobilität abzuwürgen: Muss die Abgabe dann nicht so effizient wie möglich sein?

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ausland nicht pauschal.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem

Titel	Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Absurde Vielfalt an Ladesituationen, die besteuert werden müsste, dementsprechend hohe Kosten. Und Besteuerung von Strom, der für alles andere als Fahren verwendet wird.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das erscheint aktuell viel zu früh. Der Anteil an E-Fahrzeugen ist viel zu gering.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Schwere Nutzfahrzeuge belasten das Strassennetz übermässig. Ginge es in der Vorlage effektiv um Strassen, müsste diese Kategorie eher höher besteuert werden. Aber ich vermute, es geht generell eher um die Interessen der Fossilindustrie.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn meine Ladestation defekt ist, wollt ihr mir das Laden an meiner Steckdose verbieten? Und wenn ich im Ferienhaus bin, wo keine Ladestation ist, darf ich dort nicht mehr an der Steckdose laden? Und wenn man eine fast leere Batterie hat, darf man nicht beim Bauernhof an der Strasse um Hilfe fragen? Eine der grossen Vorteile der Elektromobilität ist es, dass man wirklich überall laden kann. Hat Euch dieses Verbot die Ölindustrie geschrieben? Was soll dieses Verbot? Dafür habe ich wirklich gar kein Verständnis. Wer denkt sich so etwas aus?

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dass hier von Steuerumgehung gesprochen wird, ist unerträglich. Fahrt Ihr keine Elektroautos? Es kommt immer vor, dass man irgendwo lädt. Und das soll neu illegal werden? Was ist das Angebot an Bürger, die sich an Recht und Gesetz halten wollen? Dass man es nicht kontrolliert, ist ja nett. Aber bei der Vielfalt an Lademöglichkeiten scheint es fast ausgeschlossen, rein legal zu laden. Baut doch bitte kein solch weltfremdes Verbots-System.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kantonales Tiefbauamt Thurgau

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung:	Der Anteil Elektrofahrzeuge wird in den nächsten Jahren weiter steigen. Es ist notwendig, auf Bundesebene eine steuerliche Gleichbehandlung zwischen Haltern von Verbrennungs- und Elektrofahrzeugen sicherzustellen. Damit soll die längerfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Der Zeitpunkt der Einführung und die Höhe der Besteuerung muss aber sorgfältig vollzogen werden. Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir ab.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir ab.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern sind gezielte Massnahmen erforderlich. Zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der Schweiz werden die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr benötigt.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ermöglicht die leistungsabhängige Besteuerung auf Basis von bestehenden Kenngrössen. Die Einführungshürden sind geringer als bei der Variante "Ladestrom". Es handelt sich um das gerechtere und weniger manipulierbare Abgabesystem.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante „kilometerabhängige Leistung“ erzielt längerfristig einen höheren Nettoertrag. Zudem besteht die Befürchtung, dass bei der Variante "Ladestrom" Steuerausfälle aufgrund allfälliger Umgehungmöglichkeiten entstehen könnten. Es wäre sinnvoll, das Steuer-Inkasso durch die kantonalen Strassenverkehrsämter vollziehen zu lassen, da diese schon heute die direkten Ansprechpartner der Fahrzeughalter sind und entsprechend grosse Erfahrung für kantonale sowie pauschale nationale Steuererhebungen (PSVA) aufweisen

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dieses Prinzip fördert die Steuergerechtigkeit

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte der Grundsatz der Fahrleistungsbesteuerung wegfallen, wäre die pauschale Abgabe die einfachste und am schnellsten realisierbare Variante. Für das Inkasso könnte man analog der Variante "Fahrleistung" auf die Daten der kantonalen Strassenverkehrsämter zurückgreifen.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung sollte zwar so bald wie möglich stattfinden. Dennoch müssen die Vorlaufzeiten für die Umsetzung bei den betroffenen Vollzugsorganisationen mitberücksichtigt werden

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der

Titel	Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die LSVA zeigt, dass diese Variante funktionieren kann. Zu bemerken ist jedoch, dass "Roadpricing" gesellschaftspolitisch eher schwierig umzusetzen ist.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es wird wohl nie eine absolut gerechte Bemessung geben, da die Lademöglichkeiten sehr unterschiedlich genutzt werden.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies macht aufgrund des geringen Engergieverbrauchs und der vergleichsweise tiefen druchschnittlichen Fahrleistung Sinn

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Hinsichtlich der Selbstdeklaration fehlen Erfahrungswerte, welche den Aufwand seitens der Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung abschätzen lässt.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unter Punkt 6.2.4.6 der Beschreibung der Variante „Ladestrom“ wird festgehalten, dass die Netzbetreiber an den Bund nur die tatsächlich eingezogenen Gelder abführen. Diese Regelung sollte auch für die kantonalen Strassenverkehrsämter gelten, die mit der Umsetzung der Variante „kilometerabhängige Leistung“ beauftragt sind.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Die Erhebung der Fahrleistung über einen zugelassenen Anbieter oder über die fahrzeuginternen Systeme sind technisch möglich. Diese Voraussetzungen sollen auf freiwilliger Basis genutzt werden können, da es die Erhebung für alle Beteiligten stark vereinfacht.

Begründung	Eine Beschränkung auf Selbstdeklaration erhöht die erwartenden Aufwände seitens der Vollzugsbehörde bezüglich korrekter Erhebung, Kontrolle und Ahndung bei Ausbleiben der Meldung bzw. Falschmeldung signifikant. Aus unserer Sicht wäre die pauschale Abgabe zielführender im Sinne einer Vereinfachung des Erhebungssystems für alle Beteiligten.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Notwendigkeit einer Übergangslösung von 2030 bis 2034 mit einem speziellen Umsetzungssystem ist ein erheblicher Schwachpunkt. Diese Variante ist sowohl für Fahrzeughalter (Zähler, Ladestationen usw.) als auch für den Bund teurer – 8,3 % Vollzugskosten gegenüber 5,0 % bei der Variante „kilometerabhängige Leistung“.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Betrugsrisiko ist hoch und könnte die Glaubwürdigkeit der Behörden schwächen.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer neuen Bundessteuer auf Elektrofahrzeuge ist eine grosse Herausforderung. Die Umsetzung in zwei Phasen und die damit verbundenen Aufwände seitens der Strassenverkehrsämter werden aber teilweise kritisch beurteilt.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einführung einer neuen Bundessteuer auf Elektrofahrzeuge ist eine grosse Herausforderung. Die Umsetzung in zwei Phasen und die damit verbundenen Aufwände seitens der Strassenverkehrsämter werden aber teilweise kritisch beurteilt.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--

Begründung	Eine spezifische Pauschalabgabe für schwere Nutzfahrzeuge nach Fahrzeugart/Fahrzeugeinsatz sollte geprüft werden.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nutzer von elektrischen Trendfahrzeugen sollen sich auch an den Infrastrukturkosten beteiligen

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Praxistauglichkeit dieses Verbots wird in Frage gestellt. Die beschriebenen Hürden bezüglich der Kontrolle und Sanktionierung schwächen dieses Verbot stark.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein System ohne Kontrollen und Sanktionen einzuführen, könnte das Vertrauen in den Rechtsstaat schwächen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

KMU-Forum

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stellungnahme des KMU-Forums vom 09.01.2026 zur Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. einer St

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

KMU-Forum
Forum PME
Forum PMI

CH-3003 Bern, KMU-Forum

Per E-Mail

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Sachbearbeiter/in: mup
Bern, 09.01.2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Anlässlich ihrer Sitzung vom 6. November 2025 hat sich unsere ausserparlamentarische Kommission mit dem Vernehmlassungsentwurf zur Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. einer Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge befasst. Wir danken Herrn Roman Rosenfellner, Ökonom in der Abteilung Politik, Wirtschaft und Internationales des ASTRA, für seine Teilnahme an unserer Sitzung, in der er uns die Grundzüge des Entwurfs vorgestellt hat.

Mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität sinken die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen. Diese Steuerausfälle sollen kompensiert werden. Zu diesem Zweck werden in der Vernehmlassungsvorlage zwei Varianten bzw. Gesetzesentwürfe unterbreitet. Bei der Variante „Fahrleistung" bemisst sich der zu entrichtende Betrag für ein der Abgabe unterstelltes Elektrofahrzeug nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Je nach Fahrzeugart sind verschiedene Abgabekategorien und damit unterschiedliche Tarife vorgesehen. Für einzelne Fahrzeugarten soll eine Pauschalabgabe erhoben werden. Bei der Variante „Ladestrom" soll sich die Steuer nach der elektrischen Energie in Kilowattstunden bemessen, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Auch bei dieser Variante wird für einzelne Fahrzeugarten eine Pauschalsteuer vorgeschlagen. In beiden Fällen soll die Bundesverfassung angepasst werden, sodass die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen entspricht.

Die Mitglieder des KMU-Forums teilen die Meinung des Bundesrates, dass sich die stetig wachsende Zahl der Besitzer von Elektrofahrzeugen ebenfalls an den Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Schweizer Strasseninfrastruktur beteiligen sollte. Eine gut finanzierte und funktionierende Strasseninfrastruktur ist für KMU von essenzieller Bedeutung. Die erarbeiteten zwei Varianten sind ihrer Meinung nach jedoch derzeit nicht praxistauglich und würden zu hohe Kosten verursachen. Die Vollzugskosten einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder einer Steuer auf den Ladestrom lägen deutlich über

KMU-Forum
Holzikofenweg 36, 3003 Bern
Tel. +41 58 464 72 32
kmu-forum-pme@seco.admin.ch
www.forum-kmu.ch

den aktuellen Erhebungskosten der Mineralölsteuern. Sie würden 8,3 % bei der Variante „Ladestrom" und 5,0 % bei der Variante „Fahrleistung" betragen. Zum Vergleich: Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) verbucht heute 1,5 % der Einnahmen als Erhebungskosten (69 Mio. Franken im Jahr 2019[1]).

Bei der Variante „Ladestrom" werden Gesamtkosten von rund 1,4 Milliarden Franken für die ersten zehn Jahre geschätzt. Die Hauptkostenträger sind die privaten Betreiber bzw. Eigentümer von Ladeeinrichtungen mit 652 Millionen Franken sowie der Bund mit 750 Millionen Franken. Davon entfallen 70 Millionen Franken auf Personal- und Sachkosten. Die restlichen 681 Millionen Franken entfallen auf Entschädigungen an Vollzugsstellen. **Die Variante „Ladestrom" ist nicht nur die kostspieligste, sondern aufgrund der technisch sehr anspruchsvollen Umsetzung und der zahlreichen Umgehungsmöglichkeiten auch die risikoreichste. Die Mitglieder des KMU-Forums lehnen sie deshalb von vornherein ab**.

Bei der Variante „Fahrleistung" werden Gesamtkosten von rund 898 Millionen Franken für die ersten zehn Jahre geschätzt. Neben zentralen administrativen und operativen Tätigkeiten würden auch erweiterte Kontrolltätigkeiten an der Grenze und im Grenzraum sowie im Landesinnern erforderlich. Gemäss dem erläuternden Bericht wären auf Bundesebene 40 neue Vollzeitstellen erforderlich. Die kantonalen Strassenverkehrsämter würden durch die Einführung der Abgabe zudem neue Aufgaben erhalten (Erfassung des Kilometerstands bei der In- und Ausserverkehrssetzung, Veranlagung und Inkasso usw.). Für diese wären zusätzliche Stellen nötig. Eine Einschätzung dieser erforderlichen neuen Vollzeitstellen wird im erläuternden Bericht nicht gegeben.

Da keine vertiefte Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) durchgeführt wurde, sind alle oben genannten Schätzungen mit Vorsicht zu geniessen. Eventuell könnten die Vollzugskosten der beiden Varianten höher ausfallen. Derzeit ist unklar, ob und wann private Unternehmen technische Lösungen entwickeln werden, die eine genaue Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung im Zollgebiet ermöglichen (standarisierte automatische Datenübermittlungssysteme) oder die erforderlichen Funktionalitäten bei Ladeeinrichtungen bieten. Ebenso unklar ist, ob die Europäische Union mittelfristig ein eigenes System einführen wird. In diesem Fall stünde die Schweiz mit ihrem nationalen System möglicherweise allein da. Eventuell müssten nachträglich Anpassungen vorgenommen werden, was wiederum Kosten verursachen könnte.

Unter diesen Umständen empfehlen die Mitglieder des KMU-Forums, zu untersuchen, ob eine pauschale Abgabeerhebung als Übergangslösung (analog zur Variante „Ladestrom") für einige Jahre eingeführt werden sollte. Gemäss dem erläuternden Bericht (vgl. S. 17) kann eine solche Abgabe in Ausnahmefällen zweckmässig sein, wenn der Aufwand für die Erhebung der Abgabe, bzw. Steuer im Verhältnis zum erwarteten Ertrag hoch ausfällt. Da detailliertere Ergebnisse einer vertieften RFA derzeit fehlen, scheint dies beim aktuellen Stand der Analysen bei beiden Varianten der Fall zu sein. Die Mitglieder unserer Kommission fordern, dass Jahrespauschalen gewerbliche Transporte in keinem Fall verteuern dürfen. Diesbezüglich sind die Informationen im erläuternden Bericht unzureichend. Im Rahmen der RFA sollten daher zusätzliche Analysen durchgeführt werden.

Das neue Schweizer Beschaffungsrecht schreibt vor, dass bei der Vergabe von Aufträgen neben dem Preis und der Qualität auch Nachhaltigkeitskriterien zu berücksichtigen sind. Aus

---

[1] Vergleich Bericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 "Konzeption für den Ersatz der Mineralölsteuern (Ersatzabgabe)", S. 29.

diesem Grund schreiben immer mehr Vergabestellen die Nutzung von Elektrofahrzeugen vor. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass solche Fahrzeuge vor drei bis vier Jahren erheblich teurer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor waren und eine längere Amortisationszeit haben. **Vor diesem Hintergrund wäre das Inkrafttreten einer (pauschalen) Abgabe zum 01.01.2030 in vielen Fällen problematisch. Die Mitglieder des KMU-Forums sind daher der Meinung, dass deren Einführung um mindestens drei Jahre verschoben werden sollte**. Es geht darum, eine ausreichende Frist zu gewährleisten, die Unternehmen, die den Übergang zur Elektromobilität bereits eingeleitet haben, ohne zu wissen, dass sich die Spielregeln rasch ändern würden, die Bewältigung dieser Umstellung ermöglicht.

Unsere Kommission hat im Jahr 2011 vom Bundesrat den formellen Auftrag erhalten, im Rahmen von Vernehmlassungsverfahren zu prüfen, ob die Bundesämter bei der Ausarbeitung von Vorlagen und im Rahmen der obligatorischen RFA eine Messung der Regulierungskosten für Unternehmen und eine KMU-Verträglichkeitsanalyse (bezüglich des administrativen Aufwands usw.) durchgeführt haben[2]. **Die Mitglieder des KMU-Forums halten die bisher vorgenommenen Analysen und Schätzungen für ungenügend**. Sie haben daher mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat am 26. November 2025 im Rahmen der Verabschiedung des Pakets zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft den Beschluss gefasst hat, eine detaillierte RFA vorbereiten zu lassen. Wir sind der Meinung, dass weitere mögliche Alternativen geprüft und die verschiedenen Auswirkungen auf Unternehmen mit Elektrofahrzeugflotten genauer abgeschätzt werden sollten. **Im Falle der Einführung einer pauschalen Abgabe als Übergangslösung muss anhand detaillierter Analysen sichergestellt werden, dass die zukünftigen gültigen Jahrespauschalen gewerbliche Transporte und die Aktivitäten industrieller Unternehmen in keinem Fall verteuern**. Auch die gesetzlichen Entwicklungen in der Europäischen Union müssen aufmerksam verfolgt werden. Um die Absichten unserer Nachbarn in diesen Fragen zu erfahren, könnte es sinnvoll sein, Kontakt zur Kommission sowie zu den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten aufzunehmen.

Wir hoffen, dass unsere Empfehlungen Beachtung finden, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen





Daniela Schneeberger
Co-Präsidentin des KMU-Forums
Nationalrätin, Vizepräsidentin
des Schweizerischen Gewerbeverbands

Martin Saladin
Co-Präsident des KMU-Forums
Vizedirektor und Leiter der Direktion für
Standortförderung des Staatssekretariats
für Wirtschaft SECO

Kopie an: Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Parlaments

---

[2] Siehe: Bericht des Bundesrates vom 24.08.2011 «Die administrative Entlastung von Unternehmen: Bilanz 2007–2011 und Perspektiven 2012–2015», Massnahme 2 (S. 23).

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: Vernehmlassung Abgabe oder Steuer für Elektrofahrzeuge

L-drive.ch
Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

L-drive.ch Postfach 3001 Bern

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassung@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Stellungnahme von L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

L-drive Schweiz nimmt als Dachverband der Schweizer Fahrlehrer:innen im Rahmen der Vernehmlassung **Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge** sehr gerne wie folgt Stellung:

Grundsätzliches zur Bedeutung der Fahrausbildung

Die Fahrlehrerschaft unterstützt grundsätzlich eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass neue Abgaben weder die Verkehrssicherheit noch die Qualität der Fahrausbildung oder die Attraktivität des Berufsstandes negativ beeinflussen. Die Fahrausbildung ist ein zentraler Hebel für die Verkehrssicherheit, Energieeffizienz und Akzeptanz neuer Antriebstechnologien. Fahrlehrer:innen fördern das energieeffiziente um umweltgerechte Fahren und sind auch die erste Möglichkeit für Neulenkende, um einstellungsprägende Erfahrungen sammeln zu können.

Auswirkungen auf die Fahrausbildung

L-drive Schweiz anerkennt den Handlungsbedarf aufgrund sinkender Mineralölsteuererträge. Eine Ersatzfinanzierung ist notwendig. Abgelehnt wird jedoch jede Lösung, die zu einer

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach | CH-3001 Bern
+41 31 552 18 20 | info@L-drive.ch | www.L-drive.ch

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Antenne latine | Route du Village 14 | CH-1070 Puidoux
+41 21 625 90 30 | romandie@L-drive.ch | www.L-drive.ch

faktischen Einführung von Road Pricing oder zu zusätzlicher Bürokratie für Lernfahrende, Fahrschulen und Ausbildungsbetriebe führt.

Eine kilometerbasierte Abgabe wird klar abgelehnt. Sie schafft zusätzliche administrative Belastungen, setzt vor allem aber negative Anreize für Ausbildungsfahrten resp. führt im schlimmsten Fall dazu, dass auf Ausbildungsfahrten verzichtet wird. Dies läuft dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Ausbildung und damit der der Verkehrssicherheit diametral entgegen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) seit Jahren betont, dass Fahrschüler:innen bis zur Prüfung ca. 3'000 Kilometer Fahrpraxis haben müssten. Eine kilometerabhängige Abgabe würde dieses Ziel klar torpedieren.

Eine strombasierte Lösung wird deshalb grundsätzlich bevorzugt, sofern sie fahrzeugseitig, technologieneutral und einfach umsetzbar ist.

Auswirkungen auf den Berufsstand

Fahrschulen investieren zunehmend in Elektrofahrzeuge. Zusätzliche Abgaben dürfen diesen Transformationsprozess nicht bremsen. Wir weisen in diesem Zusammenhang auch nochmals auf die Signalwirkung hin, welche die von den Fahrschulen in der professionellen Fahrausbildung eingesetzten Fahrzeugmodelle auf die Neulenkenden haben. Ausbildungsfahrzeuge weisen zudem hohe Fahrleistungen auf, da sie täglich im Einsatz stehen. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe würde Fahrschulen überproportional belasten und Ausbildungsstunden verteuern. Dies hätte direkte Auswirkungen auf Lernfahrende und könnte die Ausbildungsqualität beeinträchtigen.

Die professionelle Fahrausbildung trägt wesentlich zur effizienten Nutzung neuer Fahrzeugtechnologien bei, insbesondere im Bereich Eco-Drive, Rekuperation und sicherem Umgang mit Assistenzsystemen. Eine stabile und planbare Kostenstruktur ist Voraussetzung, damit Fahrschulen weiterhin in moderne Fahrzeuge investieren (können).

Antrag: In diesem Sinne wäre deshalb allenfalls vorzusehen, dass Fahrschulbetriebe und Fahrlehrer:innen gemäss Fahrlehrerverordnung (Art. 2 FV) gänzlich von einer Abgabenpflicht auszunehmen resp. reduziert zu besteuern sind.

Position zu den Varianten

Variante Fahrleistung: Diese Variante wird klar abgelehnt. Sie schafft eine neue Form der Mautlogik, belastet Ausbildungsfahrten überdurchschnittlich und ist gesellschaftlich schwer vermittelbar.
Variante Ladestrom: Grundsätzlich sinnvoll, jedoch nicht praktikabel, wenn hohe Infrastrukturkosten entstehen.

Empfohlene Weiterentwicklung: L-drive Schweiz unterstützt die Ausarbeitung einer neuen Variante mit folgenden Eckpunkten:

- Technologische und steuerliche Neutralität
- Keine zusätzliche Bürokratie für Ausbildungsbetriebe
- Staffelung nach Marktdurchdringung und Fahrzeugkategorien

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach | CH-3001 Bern
+41 31 552 18 20 | info@L-drive.ch | www.L-drive.ch

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Antenne latine | Route du Village 14 | CH-1070 Puidoux
+41 21 625 90 30 | romandie@L-drive.ch | www.L-drive.ch

- Übergangslösungen ohne Benachteiligung von Fahrschulen
- Berücksichtigung der Rolle der Fahrausbildung für Verkehrssicherheit und Energieeffizienz

Schlussbemerkung

Die Fahrausbildung ist Teil der Lösung für eine nachhaltige Mobilität. Regulatorische Eingriffe müssen diese Rolle stärken und nicht schwächen. L-drive Schweiz ist gerne bereit, seine fachliche Expertise in die Weiterentwicklung der Vorlage einzubringen.

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Dr. Michael Gehrken,
Präsident

Willy Wismer,
Leiter der Geschäftsstelle

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach | CH-3001 Bern
+41 31 552 18 20 | info@L-drive.ch | www.L-drive.ch

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Antenne latine | Route du Village 14 | CH-1070 Puidoux
+41 21 625 90 30 | romandie@L-drive.ch | www.L-drive.ch

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	L-drive Schweiz unterstützt eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Neue Abgaben dürfen jedoch weder die Verkehrssicherheit noch die Qualität der Fahrausbildung oder die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Fahrschulen beeinträchtigen. Eine kilometerabhängige Abgabe wird klar abgelehnt, da sie Ausbildungsfahrten verteuert und Fehlanreize zur Reduktion von Fahrpraxis setzt. Eine strombasierte Lösung wird grundsätzlich bevorzugt, sofern sie administrativ schlank und technologieneutral ausgestaltet ist.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Ersatzfinanzierung ist notwendig, sofern sie ausschliesslich der Infrastrukturfinanzierung dient, keine Lenkungswirkung entfaltet und keine zusätzliche Bürokratie für Ausbildungsbetriebe schafft.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine kilometerbasierte Abgabe würde Fahrschulen, deren Arbeitsgerät in der Praxis das Automobil ist, überproportional belasten und könnte zu einer Reduktion von Fahrstunden führen. Dies gefährdet die Verkehrssicherheit und die Ausbildungsqualität direkt.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine strombasierte Lösung ist grundsätzlich sachgerecht. Messungen an der Ladeinfrastruktur verursachen jedoch Infrastrukturkosten, die nicht von den Automobilisten bezahlt werden muss. Auch diese Lösung schafft mit Blick auf die Fahrausbildung zudem negative Anreize (Vermeidungsanreize).

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Gleichbehandlung der Antriebsarten ist grundsätzlich sinnvoll. Ausbildungsfahrzeuge dürfen jedoch nicht zusätzlich belastet werden, da sie eine sicherheitsrelevante Ausbildungsfunktion erfüllen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sofern Ausbildungsfahrzeuge nicht benachteiligt werden resp. deren spezifische Einsatzfunktion merücksichtigt würde, wäre diese Variante ein möglicher Weg (für Fahrschulfahrzeuge z.B. analog der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe PSVA mit einem reduzierten Ansatz).

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine gestaffelte Einführung nach Marktdurchdringung ist vorzuziehen, um Marktverwerfungen und Investitionshemmnisse für Fahrschulen zu vermeiden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante gefährdet Ausbildungsqualität, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit der Fahrschulen und ist daher abzulehnen.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nur mit geringem administrativem Aufwand tragfähig und falls die Infrastrukturkosten übernommen werden.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzliches zur Bedeutung der Fahrausbildung Die Fahrlehrerschaft unterstützt grundsätzlich eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass neue Abgaben weder die Verkehrssicherheit noch die Qualität der Fahrausbildung oder die Attraktivität des Berufsstandes negativ beeinflussen. Die Fahrausbildung ist ein zentraler Hebel für die Verkehrssicherheit, Energieeffizienz und Akzeptanz neuer Antriebstechnologien. Fahrlehrer:innen fördern das energieeffiziente um umweltgerechte Fahren und sind auch die erste Möglichkeit für Neulenkende, um einstellungsprägende Erfahrungen sammeln zu können. Auswirkungen auf die Fahrausbildung L-drive Schweiz anerkennt den Handlungsbedarf aufgrund sinkender Mineralölsteuererträge. Eine Ersatzfinanzierung ist notwendig. Abgelehnt wird jedoch jede Lösung, die zu einer faktischen Einführung von Road Pricing oder zu zusätzlicher Bürokratie für Lernfahrende, Fahrschulen und Ausbildungsbetriebe führt. Eine kilometerbasierte Abgabe wird klar abgelehnt. Sie schafft zusätzliche administrative Belastungen, setzt vor allem aber negative Anreize für Ausbildungsfahrten resp. führt im schlimmsten Fall dazu, dass auf Ausbildungsfahrten verzichtet wird. Dies läuft dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Ausbildung und damit der der Verkehrssicherheit diametral entgegen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) seit Jahren betont, dass Fahrschüler:innen bis zur Prüfung ca. 3‘000 Kilometer Fahrpraxis haben müssten. Eine kilometerabhängige Abgabe würde dieses Ziel klar torpedieren. Eine strombasierte Lösung wird deshalb grundsätzlich bevorzugt, sofern sie fahrzeugseitig, technologieneutral und einfach umsetzbar ist. Auswirkungen auf den Berufsstand Fahrschulen investieren zunehmend in Elektrofahrzeuge. Zusätzliche Abgaben dürfen diesen Transformationsprozess nicht bremsen. Wir weisen in diesem Zusammenhang auch nochmals auf die Signalwirkung hin, welche die von den Fahrschulen in der professionellen Fahrausbildung eingesetzten Fahrzeugmodelle auf die Neulenkenden haben. Ausbildungsfahrzeuge weisen zudem hohe Fahrleistungen auf, da sie täglich im Einsatz stehen. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe würde Fahrschulen überproportional belasten und Ausbildungsstunden verteuern. Dies hätte direkte Auswirkungen auf Lernfahrende und könnte die Ausbildungsqualität beeinträchtigen. Die professionelle Fahrausbildung trägt wesentlich zur effizienten Nutzung neuer Fahrzeugtechnologien bei, insbesondere im Bereich Eco-Drive, Rekuperation und sicherem Umgang mit Assistenzsystemen. Eine stabile und planbare Kostenstruktur ist Voraussetzung, damit Fahrschulen weiterhin in moderne Fahrzeuge investieren (können).

	Antrag: In diesem Sinne wäre deshalb allenfalls vorzusehen, dass Fahrschulbetriebe und Fahrlehrer:innen gemäss Fahrlehrerverordnung (Art. 2 FV) gänzlich von einer Abgabenpflicht auszunehmen resp. reduziert zu besteuern sind. Position zu den Varianten Variante Fahrleistung: Diese Variante wird klar abgelehnt. Sie schafft eine neue Form der Mautlogik, belastet Ausbildungsfahrten überdurchschnittlich und ist gesellschaftlich schwer vermittelbar. Variante Ladestrom: Grundsätzlich sinnvoll, jedoch nicht praktikabel, wenn hohe Infrastrukturkosten entstehen. Empfohlene Weiterentwicklung: L-drive Schweiz unterstützt die Ausarbeitung einer neuen Variante mit folgenden Eckpunkten: Technologische und steuerliche Neutralität Keine zusätzliche Bürokratie für Ausbildungsbetriebe Staffelung nach Marktdurchdringung und Fahrzeugkategorien Übergangslösungen ohne Benachteiligung von Fahrschulen Berücksichtigung der Rolle der Fahrausbildung für Verkehrssicherheit und Energieeffizienz Schlussbemerkung Die Fahrausbildung ist Teil der Lösung für eine nachhaltige Mobilität. Regulatorische Eingriffe müssen diese Rolle stärken und nicht schwächen. L-drive Schweiz ist gerne bereit, seine fachliche Expertise in die Weiterentwicklung der Vorlage einzubringen.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Mario Modena

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist grundsätzlich richtig, dass alle Verkehrsteilnehmer proportional zur Fahrleistung ihren Beitrag zur Strasseninfrastruktur leisten sollen. Jedoch sollte für alle Fahrzeugtypen ein gleichberechtigtes Instrument zur Besteuerung gefunden werden. Die Mineralölsteuer war in der Vergangenheit ein gutes Instrument hierzu. Mit neuen Antriebskonzepten muss man einen neuen Ansatz finden. Jedoch nicht für jede Antriebsart separat , sondern es muss eine Möglichkeit für alle Fahrzeugtypen gefunden werden. Sonst müssen wir in einigen Jahren noch eine neu Steuer für Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge finden. Der gemeinsame Nenner aller Fahrzeuge, unabhängig von der Antriebsart sind die Reifen! Deshalb schlage ich vor, die Reifen zu besteuern. Denn Reifen nützen sich proportional zur Fahrleistung und dem Gewicht des Fahrzeugs ab. Somit wäre auch ein in Zukunft mögliches Antriebskonzept von der Steuer erfasst.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn ein gewisser Anteil, zum Beispiel über 20% erreicht ist.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu Kompliziert. Technische Erfassung nötig die zu Mehrkosten des Fahrzeugs führt. Datenschutz nicht gewährleistet.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu einfach zu umgehen. Und wenn jemand eine teure Solaranlage anschafft, soll er auch belohnt werden...

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu früh

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Punkt 1.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn über die Besteuerung der Reifen

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wird durch den Reifenverschleiss berücksichtigt.

	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent

Titel	des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu kompliziert. Nur ein Besteuerungsmodell für alle Fahrzeugtypen ist sinnvoll.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?

Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn vom Staat genug kontrolliert.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Petrolhead.ch – Das Schweizer Autofahrerblog

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir lehnen das Vorhaben aus zwei Hauptgründen ab: Erstens besteht für die vorgesehene Besteuerung des Stroms für Elektrofahrzeuge zurzeit kein finanzieller Bedarf. Der Bestand an reinen Elektrofahrzeugen ist zu tief, um finanziell ins Gewicht zu fallen – und sowieso auch, während ein grosser Teil der Mineralölsteuer zweckentfremdet in die allgemeine Bundeskasse statt in den Strassenverkehr fliesst. Die Prognosen sind zu optimistisch. Und die Abstimmungsvorlage mit teuren Autobahnausbau-Projekten wurde im November 2024 von der Stimmbevölkerung abgelehnt. Die bevorstehende Schaffung eines Velowegnetzes ist ebenfalls nicht durch (Elektro-) Autofahrende zu finanzieren. Zweitens schreitet der Wechsel zur Elektromobilität in der Schweiz auch so nur langsam vorwärts. Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer bremst diesen Wechsel zusätzlich und führt dazu, dass die Schweiz ihre Klimaziele noch weiter verfehlt. Deshalb soll im Sinne einer Lenkungsprämie weiterhin auf eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und eine Steuer auf dem Ladestrom verzichtet werden, um nach den Early Adopters auch die restliche Bevölkerung zum Wechsel auf ein Elektroauto zu bewegen, was deutlich schwieriger und nur mit zusätzlichen Anreizen möglich ist. Natürlich wird die Berechtigung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen irgendwann in der Zukunft gegeben sein, etwa sobald keine Verbrennerfahrzeuge mehr zur Neueinlösung zugelassen sind, wenn der Bestand von reinen Elektroautos zwei Drittel aller verkehrszugelassenen Personenwagen übersteigt o.ä. Eine Einführung zum heutigen Zeitpunkt bzw. für das Jahr 2030 ist aber mindestens ein Jahrzehnt zu früh und deshalb klar abzulehnen. Auch die Progonose der Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands in der Schweiz scheint klar zu optimistisch zu sein. Dass es zu früh ist, zeigen auch die beiden realitätsfremden Vorschläge. Die Abgabe auf die Fahrleistung setzt entweder auf die Selbstdeklaration und verleitet damit zu falschen Angaben oder setzt auf die Übermittlung von Fahrdaten, was datenschutzrechtlich bedenklich ist und Fahrten im Ausland nicht ausnimmt. Auch eine Steuer auf den Ladestrom provoziert zu unsachgemässem Laden ausserhalb von Ladestationen. Und wie rechtfertigen die Behörden, dass Strom als allgegenwärtiges Produkt im Alltag für eine Anwendungsmöglichkeit einen anderen Preis hat als für alle anderen, insbesondere wenn der Strom durch die eigene Photovoltaik-Anlage produziert wurde? Beide Ideen bedürfen einer gehörigen Überarbeitung. Die Schweizer Behörden wollen, dass die Bevölkerung auf die Elektromobilität wechselt, und gleichzeitig wollen sie es nicht. Sonst würden sie finanzielle oder anderweitige Anreize schaffen und sich für bessere Lademöglichkeiten einsetzen. Stattdessen wehrte sich der Bundesrat gegen ein Recht auf Laden im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum, und trotz Parlamentsbeschluss im Jahr 2025 ist es fraglich, ob und wie es umgesetzt wird. Das vorliegende Vorhaben zur Besteuerung der Fahrleistung bzw. des bezogenen Stroms ist das neueste Beispiel der Ambivalenz der Behörden und überdies nicht praxistauglich.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt ist verfrüht und kontraproduktiv. Sie würde den notwendigen Wechsel zur Elektromobilität bremsen, bestehende Preis- und Transparenzprobleme beim Laden verschärfen und zusätzliche Vollzugsrisiken schaffen, ohne eine akut nachweisbare Finanzierungslücke überzeugend zu belegen.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Internationale Erfahrungen zeigen, dass nach dem Wegfall von Fördermassnahmen die Nachfrage einbricht (z.B. nach dem Wegfall des EV tax credit in den USA oder die nun doch verlängerte E-Auto-Förderung in Deutschland). Zusätzliche Abgaben würden diesen Effekt verstärken. Anstelle neuer Hürden für Elektrofahrzeuge braucht es tiefere Fahrzeugpreise und klare Lenkungsabgaben auf Verbrennerfahrzeuge, damit der Wechsel zur Elektromobilität gelingt. Zudem besteht, wie eingangs erwähnt, für die vorgesehene Besteuerung des Stroms für Elektrofahrzeuge zurzeit kein Bedarf. Der aktuelle und prognostizierte Bestand an reinen Elektrofahrzeugen ist zu tief, um finanziell ins Gewicht zu fallen – und sowieso auch, während ein grosser Teil der Mineralölsteuer zweckentfremdet in die allgemeine Bundeskasse statt in den Strassenverkehr fliesst. Auch so kommt der Wechsel zur Elektromobilität in der Schweiz nur langsam vorwärts. Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer bremst diesen Wechsel zusätzlich und führt dazu, dass die Schweiz ihre Klimaziele noch weiter verfehlt. Deshalb soll im Sinne einer Lenkungsprämie weiterhin auf eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und eine Steuer auf dem Ladestrom verzichtet werden, um nach den Early Adopters auch die restliche Bevölkerung zum Wechsel auf ein Elektroauto zu bewegen, was deutlich schwieriger und nur mit zusätzlichen Anreizen möglich ist.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die fahrleistungsabhängige Erhebung ist datenschutzrechtlich bedenklich und nicht praktikabel. Besteuert werden dürften nur in der Schweiz gefahrene Kilometer; ohne Standorterfassung ist dies kaum nachweisbar, mit Standorterfassung wäre der Eingriff in die Grundrechte unverhältnismässig. Das System wäre manipulationsanfällig und administrativ schwerfällig. Es würde gerade dazu verleiten, falsche Angaben zu machen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Steuer auf Ladestrom ist in der Praxis nicht trennscharf umsetzbar. Elektrischer Strom ist nicht unterscheidbar danach, ob er für Mobilität, Haushalt oder Heizung verwendet wird. In Einfamilienhäusern wäre der Kauf eines separaten Zählers notwendig und würde gleichzeitig dazu verleiten, das Elektroauto statt über die Ladestation mit Zähler über den Haushaltstrom zu laden, was angesichts der fehlenden Eignung des Hausstromnetzes Risiken schafft. In Mehrfamilienhäusern und bei öffentlichen Ladestationen würde es die Anbieter dazu verleiten, mit Verweis auf die Abgabe den Strompreis übermässig zu erhöhen. Dies schafft Ungleichbehandlungen, erfordert teure ZusatzZähler und verschärft die ohnehin bestehende Intransparenz und das hohe Preisniveau an öffentlichen Ladestationen. Zudem benötigen Elektroautos im Winter deutlich mehr Strom als im Sommer, um dieselbe Strecke zu absolvieren. Die Einführung einer Abgabe auf den Ladestrom erscheint ausserdem dort

	besonders stossend, wo der Strom von der eigenen Photovoltaik-Anlage generiert wird.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Ziel der Gleichbehandlung verschiedener Antriebsarten ist im Grundsatz nachvollziehbar. Zum jetzigen Zeitpunkt lehne ich eine Umsetzung dennoch ab, weil sie den Umstieg auf klimafreundliche Antriebe ausbremst. Zunächst sind tragfähige Rahmenbedingungen – faire Preise, transparente Ladeangebote und eine robuste Infrastruktur – sicherzustellen. Benzin und Diesel sollen im Sinne einer Lenkungsabgabe bewusst teurer besteuert werden, bis die Besteuerung von elektrischem Fahren unverzichtbar wird – frühestens, wenn 50% aller in Verkehr gesetzten Autos rein elektrisch angetrieben werden.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge wäre grob und sozial unausgewogen. Sie ignoriert die tatsächliche Nutzung und setzt falsche Lenkungsanreize. Priorität haben zielgerichtete Lenkungsabgaben auf fossile Antriebe anstatt pauschaler Belastungen für Elektrofahrzeuge.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt 2030 ist viel zu früh. Der Markt befindet sich noch in der Hochlaufphase, die Ladepreistransparenz ist ungenügend und zentrale Vollzugsfragen (Datenschutz, Grenzverkehr, Messinfrastruktur) sind ungelöst. Eine Einführung ist erst bei deutlich höherem Anteil von Elektrofahrzeugen und geklärter Zweckbindung überhaupt prüfbar, vielleicht per 2050.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bevor neue Abgaben geschaffen werden, ist die Zweckbindung der Mittel konsequent zu klären. Heute fliessen rund 40% der Mineralölsteuereinnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt; diese Praxis darf nicht auf neue Abgaben übertragen werden. Gefordert ist eine echte Nutzerfinanzierung ohne zusätzliche fiskalische Begehrlichkeiten. Wenn überhaupt sollen die Einnahmen zu 100% der weiteren Elektrifizierung des Strassenverkehrs zugute kommen, mit weiteren öffentlichen Lademöglichkeiten, einer Verbesserung der Informationen zu Ladeplätzen und der Anpassung von widerrechtlichen Ladesäulen: Die meisten öffentlichen Ladeplätze sind nicht hindernisfrei gestaltet, obwohl die kantonalen Baugesetze das vorschreiben. Sie können deshalb von Menschen im Rollstuhl nicht benutzt werden. Dazu verweise ich auf www. Rollstuhlblog.ch/ladestationen und prangere an, dass auf der amtlichen Karte mit Ladestationen des Bundesamts für Energie, ich-tanke-strom.ch, weiterhin Angaben dazu fehlen, ob die eingezeichneten Ladesäulen

	hindernisfrei sind oder nicht. Die entsprechenden Datenfelder im Datenstandard OCIP sind endlich zu ergänzen!

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» ist datenschutzrechtlich bedenklich und wenig praxistauglich. Die Unterscheidung von inländischen und ausländischen Kilometern ist ohne invasive Systeme kaum möglich; gleichzeitig wäre ein solches System unverhältnismässig. Das Missbrauchsrisiko und der administrative Aufwand wären hoch.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ohne Standortdaten lässt sich die inländische Fahrleistung nicht verlässlich erheben; mit Standortdaten droht ein unverhältnismässiger Eingriff in die Privatsphäre. Beides ist nicht akzeptabel. Fahrten im Ausland sind in jedem Fall von der Abgabenerhebung auszuschliessen.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sachlich begründbare Differenzierungen ändern nichts an der mangelnden Tauglichkeit der Erhebungsmethode. Solange das Grundmodell untauglich ist, bleiben Tarifierungsdetails nachrangig. Im Falle der Einführung sollen aber sämtliche Fortbewegungsmittel, die zum MIV gehören, die Abgabe leisten müssen, insbesondere auch die Kategorie der Motorfahrräder mit schnellen E-Bikes und schweren Cargo-Velos und öffentliche Angebote wie Publikbikes. Ihre Tarife sollen nicht zu tief ausfallen. Nicht vergessen (auch wenn nicht Teil der vorliegenden Vernehmlassung): Auch Elektroflugzeuge und Elektroschiffe sollen abgabepflichtig sein.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Gewichtskriterium würde eine Ungleichbehandlung mit Autos mit Verbrennungsmotor darstellen. Solange das Gewichtskriterium nicht auch dort eingeführt wird, z.B. um einem Bentley Continental GT mit einem Leergewicht von über 2,3 Tonnen einen höheren Benzinpreis zu berechnen als dem 2025 in der Schweiz meistverkauften VW Tiguan mit rund 1,8 Tonnen Leergewicht, rechtfertigt sich ein Gewichtskriterium bei Elektroautos keinesfalls. Autos mit allen Antriebsarten können unabhängig von ihrem Gewicht mit einem sparsamen oder weniger sparsamen Motor ausgestattet sein. Zudem erscheinen die 5,4 Rappen pro Kilometer plus eine nicht durch Laien berechenbare Zahl extrem hoch und zu wenig transparent.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Fahrzeuge mit hybriden Antrieben leisten weiterhin Beiträge über die Mineralölsteuer. Eine zusätzliche fahrleistungsabhängige Abgabe wäre sachlich nicht erforderlich und führte zu einer Doppelbelastung. Zudem hat

Begründung	eine kürzliche Studie ergeben, dass Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge beim Fahren hauptsächlich vom Verbrennungsmotor angetrieben werden. Ihre Tarifierung darf nicht auf einer pauschalen Reduktion basieren, sondern bezogen auf die effektiven Fahreigenschaften. Insgesamt sollen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge stärker besteuert werden als reine Elektroautos, da sie eine deutlich schlechtere Ökobilanz aufweisen. Da sie zwei Antriebe haben, einen mit Verbrennungsmotor und einen Elektromotor, sollen sie auch zweimal besteuert werden.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschalen setzen falsche Anreize, berücksichtigen die Nutzung unzureichend und sind insbesondere bei Kleinfahrzeugen sozial und politisch heikel. Ungeachtet dessen ist zu begrüssen, dass auch Motorfahrräder Abgaben leisten sollen. Zu dieser Kategorie gehören auch schnelle E-Bikes und schwere Lastenvelos. Da auch umweltfreundliche Antriebe besteuert werden sollen, müssten zusätzlich auch normale Fahrräder mindestens pauschal besteuert werden – und sowieso, seit die Schweiz zur Schaffung eines Velowegnetzes verpflichtet ist.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gerade im Grenzverkehr sind Praktikabilität, Kontrolle und Rechtsgleichheit besonders fraglich. Die Einbeziehung ausländischer Fahrzeuge würde zu erheblichem administrativem Aufwand und zu Umgehungsanreizen führen. Wer mehrere Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebsarten zur Verfügung hat, würde für die Fahrt in die Schweiz den Verbrenner wählen, was unseren Klimazielen klar zuwiderlaufen würde. Ausländische Fahrzeuge bezahlen sowieso eine Autobahn-Vignette und leisten damit ihren Anteil.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Fahrleistung erhöht die Komplexität, erschwert die Kontrolle und lädt zur strategischen Minimierung der Abgabe ein.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, motorisierte Rollstühle sollen in jedem Fall von der Abgabe befreit sein. Die übrigen Non-Road-Fahrzeuge sollen von der Abgabe aber durchaus erfasst werden, insbesondere Traktoren.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Solange die Mittelverwendung – insbesondere die Abflüsse in den allgemeinen Bundeshaushalt – nicht konsistent zweckgebunden geregelt ist, sind tarifliche Aufschläge nicht vertretbar.

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ohne Standortdaten lässt sich die inländische Fahrleistung nicht belastbar erheben; mit Standortdaten droht ein unverhältnismässiger Eingriff in die Privatsphäre. Beides ist nicht akzeptabel. Zudem ist nicht vorgesehen, dass Fahrten im Ausland ausgenommen sind. Da der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Berechtigung fehlt, Abgaben beim Fahren auf fremdem Staatsgebiet zu erheben, sind diese Fahrten explizit auszunehmen.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ohne Standortdaten lässt sich die inländische Fahrleistung nicht belastbar erheben; mit Standortdaten droht ein unverhältnismässiger Eingriff in die Privatsphäre. Beides ist nicht akzeptabel. Zudem ist nicht vorgesehen, dass Fahrten im Ausland ausgenommen sind. Da der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Berechtigung fehlt, Abgaben beim Fahren auf fremdem Staatsgebiet zu erheben, sind diese Fahrten explizit auszunehmen.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Vorschlag einer Selbstdeklaration ist aus verschiedenen Gründen realitätsfremd. Und auch hier müssten Fahrten im Ausland ausgenommen sein. Da der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Berechtigung fehlt, Abgaben beim Fahren auf fremdem Staatsgebiet zu erheben, sind diese Fahrten explizit auszunehmen. Ich melde schon jetzt an: Ich fahre mit meinem Elektroauto ausschliesslich im Ausland.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Da der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Berechtigung fehlt, Abgaben beim Fahren auf fremdem Staatsgebiet zu erheben, sind diese Fahrten explizit auszunehmen. Siehe auch vorherige Antworten.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Ladestromsteuer löst die zentrale Herausforderung – die saubere Abgrenzung des mobilitätsbezogenen Stroms – nicht. Sie verschärft die PreisIntransparenz, erzeugt Ungleichbehandlungen zwischen Wohn und Ladeformen und schafft hohe Vollzugskosten.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Elektrischer Strom ist nicht unterscheidbar danach, ob er für Mobilität, Haushalt oder Heizung verwendet wird. In Einfamilienhäusern wäre der Kauf eines separaten Zählers notwendig und würde gleichzeitig dazu verleiten, das Elektroauto statt über die Ladestation mit Zähler über den Haushaltstrom zu laden, was angesichts der fehlenden Eignung des Hausstromnetzes Risiken schafft. In Mehrfamilienhäusern und bei öffentlichen Ladestationen würde es die Anbieter dazu verleiten, mit Verweis auf die Abgabe den Strompreis übermässig zu erhöhen. Schon jetzt müssen Mietende und Stockwerkeigentümer zusätzliche Gebühren an die Vermieter und Stromanbieter bezahlen (z.B. CHF 50 zusätzliche monatliche Parkplatzmiete, CHF 0.05 Aufschlag pro Kilowattstunde, CHF 5.00 monatliche Nutzungsgebühr). Dies schafft Ungleichbehandlungen, erfordert teure ZusatzZähler und verschärft die ohnehin bestehende Intransparenz und das hohe Preisniveau an öffentlichen Ladestationen. Zudem benötigen Elektroautos im Winter deutlich mehr Strom als im Sommer, um dieselbe Strecke zu absolvieren. Im Gegensatz zu den Treibstoffen Benzin und Diesel, die keinen anderen Zweck haben als für das Antreiben von Fahrzeugen verbraucht zu werden, dient Strom einer Vielzahl von Bedürfnissen und ist auch im Hausgebrauch schon teuer. Ein Preisaufschlag für eine Nutzungsmöglichkeit empfinde ich als unzulässigen Eingriff in persönliche Wahlfreiheit der Nutzung und ein gefährlicher Präzedenzfall, um Strom und Wasser zusätzlichen Gebühren zu unterstellen. Kommt als nächstes eine Baden-statt-duschen-Gebühr? Die Variante «Ladestrom» führt dazu, dass sich mehr Leute gegen den Kauf eines Elektroautos entscheiden und die Klimaziele der Schweiz noch stärker verfehlt werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Übergangslösung ab 2030 käme zu früh und würde den Kauf von Elektroautos bremsen. Erst bei deutlich höherem EAnteil, fairen Ladepreisen und geklärter Zweckbindung ist eine Regelung überhaupt prüfbar.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschalen sind grob, sozial problematisch und setzen in der Phase, in der Elektromobilität noch in der Minderheit ist, falsche Signale. Ausserdem ist hier die pauschale Steuer viel zu früh angesetzt.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Da die Übergangslösung abgelehnt wird, sind Detailausnahmen sekundär.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	Die generelle Ausnahme löst die strukturellen Probleme der Variante nicht; prioritäre Fragen zur Abgrenzung, Preistransparenz und Netzinfrastruktur bleiben ungelöst. Schwere Nutzfahrzeuge sollen während einer längeren Zeit nicht steuerpflichtig bleiben, da für ihren Kauf viel grössere Investitionen getätigt werden müssen. Die Unternehmen benötigen einen zusätzlichen finanziellen Anreiz und vor allem eine Planungssicherheit.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschalen setzen falsche Anreize, berücksichtigen die Nutzung unzureichend und sind insbesondere bei Kleinfahrzeugen heikel. Ungeachtet dessen ist zu begrüssen, dass auch Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge und Motorfahrräder Abgaben leisten sollen. Insbesondere schnelle E-Bikes und schwere Lastenvelos dürfen keinesfalls ausgenommen werden. Da auch umweltfreundliche Antriebe besteuert werden sollen, müssten zusätzlich auch normale Fahrräder mindestens pauschal besteuert werden – und sowieso, seit die Schweiz zur Schaffung eines Velowegnetzes verpflichtet ist.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein solches Verbot wäre realitätsfremd, würde den Zugang zur Elektromobilität beschneiden und die Kosten für private Ladeinfrastruktur stark erhöhen. Es fördert keine Akzeptanz, sondern Umgehungstatbestände und kriminalisiert dabei Nutzende. Verbote müssen kontrolliert werden, was zusätzliches Personal nötig machen würde. Doch wie wollen die Kontrollierenden feststellen, mit welchem Strom ein Elektroauto geladen wurde? Im Gegensatz zu Heizöl im Diesel-Tank ist Strom aus der Steckdose nicht rot eingefärbt und kann damit nicht von Strom aus der Ladestation unterschieden werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Entweder bedarf es eines unverhältnismässigen Kontrollsystems (nicht akzeptabel) oder man verzichtet darauf (dann ist die Steuer nicht vollzugsfähig). Beides spricht gegen die Variante ‘Ladestrom'.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung

Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Primeo Energie

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stln_Primeo_Energie_Besteuerung Elektrofahrzeuge

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Olivier Schneider
T +41 61 415 44 68
o.schneider@primeo-energie.ch

Münchenstein, 6. Januar 2026/

Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge».

Wir nehmen diese Gelegenheit gerne wahr und möchten vorab generell festhalten, dass wir als Primeo Energie insbesondere die Variante «Ladestrom für Elektrofahrzeuge» aus grundsätzlichen Überlegungen strikt ablehnen.

Zusätzlich erachten wir den Zeitpunkt der Einführung einer Besteuerung auf Elektrofahrzeuge als verfrüht, da ein ausreichender Durchdringungsgrad noch längst nicht erreicht ist.

Wir sind uns bewusst, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken werden und längerfristig zur Sicherung der Strassenfinanzierung ein neues Besteuerungssystem gefunden werden muss. Die Einführung der neuen Steuer kommt aber zu früh. Die Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge in der Schweiz hinken den Erwartungen und Zielsetzungen der Energiestrategie des Bundes hinterher (gem. Roadmap Elektromobilität des Bundes hätten 2025 50 % der Neuzulassungen Steckerfahrzeuge sein müssen; in der Realität sind es erst 32 %). Wenn nun bereits ab 2030 eine Steuer auf Elektrofahrzeugen erhoben wird, obwohl diese erst einen sehr geringen Anteil aller Fahrzeuge ausmachen, dann dürfte dies die Marktdurchdringung weiter hemmen, und die Marktanteile fossil betriebener Fahrzeuge länger attraktiv machen. Eine Abgabe müsste daher auch längerfristig tiefer sein wie bei Verbrennungsmotoren, solange die Ziele der Energiestrategie nicht erreicht sind.

Nebst diesen generellen Bedenken möchten wir auf unsere dezidierte Ablehnung der Variante «Ladestrom für Elektrofahrzeuge» nachfolgend noch näher eingehen.

Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer (Industrie-) Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher heute schon grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Diese Besteuerungsvariante würde viele, heute stark verbreitete Ladelösungen kriminalisieren, neue Entwicklungen (z. B. induktives Laden oder Solardächer auf den Fahrzeugen) gar nicht erst berücksichtigen und damit der Elektromobilität nachhaltig schaden.

Die Lösung ist, wie auch im erläuternden Bericht festgestellt wurde, zudem in der Implementierung unverhältnismässig teuer, sofern diese überhaupt umsetzbar wäre (Rekuperation wird beispielsweise ausgeblendet). Dies liegt primär daran, dass die Ladeinfrastruktur mit zusätzlichen Zählern ausgerüstet werden müsste, deren Kostenfolgen die Allgemeinheit mit den Netzkosten zu tragen hätte. Bestehende Ladeeinrichtungen würden zudem grösstenteils obsolet und müssten ersetzt werden. Zusätzliche Ladeinfrastruktur wäre notwendig, um weitere Ladepunkte, an denen selten geladen wird oder bisher nicht geladen wurde, nachzurüsten. Zudem fehlt die gesetzliche Grundlage für die flächendeckende Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladeinfrastruktur.

Die Variante Ladestrom ordnet dem Verteilnetzbetreiber auch weitere Kontrollpflichten zu. So soll er die Ladeeinrichtungen vor Ort überprüfen können, obwohl er nicht Betreiber der Ladeeinrichtung ist (Dienstleister im Falle eines Lademanagements oder private Eigentümer). Auch wenn er die Kompetenz erhält, die Ladeeinrichtungen zu überprüfen, so hat er u. U. gar keinen Zugang zum Ort. In Summe wird hier dem VNB eine Pflicht auferlegt, die er nicht wahrnehmen kann und für die er auch nicht über die nötigen Ressourcen verfügt.

Insgesamt scheint daher die Variante «Abgabe auf Ladestrom» absolut nicht praxistauglich zu sein und wurde daher auch in keinem anderen europäischen Land eingeführt.

Eine zukünftige Besteuerung müsste auf bestehende Systeme aufbauen, sei dies als generelle Pauschale oder dann mit einer (Selbst-)Deklaration auf den gefahrenen Kilometern.

Gerne verweisen wir zudem auf die Stellungnahme des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Primeo Holding AG

Dominik Baier
General Counsel / Corparate Secretary

Olivier Schneider
Public Affairs

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Regiogrid - Verband regionaler und kantonaler Energieversorger

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom entschieden ab. Die Umsetzung dieser Variante ist in weiten Teilen realitätsfremd und mit grossem Aufwand verbunden, was die E-Mobilität unnötig verteuert. Die Frage, ob auf E-Fahrzeugen grundsätzlich eine Abgabe bzw. eine Steuer eingeführt werden soll, ist eine verkehrspolitisch zu klären. Regiogrid äussert sich nicht dazu.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom entschieden ab. Siehe Begründung oben.

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Frage der Zweckmässigkeit einer Abgabe bzw. einer Steuer auf E-Fahrzeugen muss verkehrspolitisch beantwortet werden. Regiogrid lehnt gleichwohl die Variante Ladestrom entschieden ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante “Fahrleistung” ist die volkswirtschaftlich günstigere Variante. Sie setzt auf bewährte Technologien mit einfachen Prozessen und verhindert Umgehungen.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Regiogrid lehnt diese Variante entschieden ab. Die Erhebung der Steuer an der Ladeeinrichtung kann durch die Nutzung einer (Industrie-)Steckdose sehr einfach und mit dem Einsatz eines Kabels mit Lademanagement auch technisch sicher umgangen werden. Zum Laden eines Elektrofahrzeugs ist daher grundsätzlich keine Ladeeinrichtung notwendig. Die Variante würde viele, heute stark verbreitete Ladelösungen kriminalisieren und damit der Elektromobilität nachhaltig schaden. Entsprechend hat bisher kein anderes Land in Europa eine solche Lösung umgesetzt. 1. Die Lösung ist, wie auch im erläuternden Bericht festgestellt wurde, unverhältnismässig teuer. Dies liegt primär daran, dass die

Begründung	Ladeinfrastruktur mit zusätzlichen Zählern aufgerüstet werden muss. Bestehende Ladeeinrichtungen würden grösstenteils obsolet und müssten ersetzt werden. Zusätzliche Ladeinfrastruktur wäre notwendig, um weitere Ladepunkte, an denen selten geladen wird oder bisher nicht geladen wurde, nachzurüsten. Zudem fehlt die gesetzliche Grundlage für die flächendeckende Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladeinfrastruktur. 2. Die Variante Ladestrom ordnet dem Verteilnetzbetreiber Kontrollpflichten zu, die er aufgrund fehlender Informationen und Zugangsrechte gar nicht imstande ist wahrzunehmen. 3. In der Umsetzung der Variante werden teure und komplizierte Prozesse für die Bearbeitung und die Übermittlung von Messdaten nötig. Entsprechend wären langwierige Umsetzungsfristen und Übergangslösungen notwendig, welche nicht zufriedenstellend sind. 4. Bidirektionales Laden ist eine grosse Opportunität im Bereich Stromspeicherung. Eine Differenzierung des spezifischen Verbrauchs ist eine grosse zusätzliche Herausforderung, welche das System massiv verteuert und womöglich die Innovation ausbremst. Die Ladestromsteuer müsste zwischen Laden und Rückspeisung unterschieden werden, was technisch schwierig ist. Laden und Rückspeisung funktionieren orts- und grenzunabhängig. Es sind auch Situationen mit steuerfreiem Laden im Ausland und Rückerstattung der nicht bezahlten Steuer bei Rückspeisung in der Schweiz möglich. Zudem gehen die Wirkverluste bei den Ladezyklen verloren und darauf erfolgt keine Rückerstattung der Steuer.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA

Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Begründung oben

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Fahrleistung ist technisch einfacher und volkswirtschaftlich deutlich günstiger umzusetzen als die Variante Ladestrom.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist verursachergerecht, dass auch ausländische Fahrzeuge die Abgabe bezahlen.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	-

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Begründung oben.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Siehe Begründung oben.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom und entsprechende Übergangslösungen entschieden ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom und entsprechende Übergangslösungen entschieden ab.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom und entsprechende Übergangslösungen entschieden ab.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom und entsprechende Übergangslösungen entschieden ab.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom entschieden ab und verzichtet deshalb auf eine Stellungnahme zur konkreten Ausgestaltung.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Verbot ist nicht durchsetzbar und entsprechend nutzlos.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Ein effektives und datenschutzrechtlich bedenkenloses Kontrollsystem ist praktisch kaum umsetzbar, weshalb in der Konsequenz auf ein Kontrollsystem verzichtet werden müsste. Die Umgehung der Steuer kann somit kaum verhindert werden; die Steuergerechtigkeit wäre fundamental in Frage gestellt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Regiogrid lehnt die Variante Ladestrom entschieden ab. Die Umsetzung dieser Variante ist in weiten Teilen realitätsfremd und mit grossem Aufwand verbunden, was die E-Mobilität unnötig verteuert. Aus diesem Grund verzichtet Regiogrid auf eine detaillierte Stellungnahme zur Ausgestaltung einer solchen Steuer.

smart-me AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Die geplante Einführung der Ersatzabgabe per 2030 lehnen wir aus folgenden drei Hauptgründen entschieden ab: 1.Das falsche Marktsignal zur falschen Zeit: Der Schweizer Automobilmarkt befindet sich in einer fragilen Phase. Nach der Einführung der Importsteuer (2024) hat die Preissensibilität der Käufer zugenommen. Damit die Energiewende gelingt, muss nun die breite Masse angesprochen werden. Eine neue Abgabe sendet das fatale Signal, dass E-Mobilität langfristig teurer wird als Verbrenner-Fahren. Dies zerstört die Investitionssicherheit und würgt die Nachfrage ab, noch bevor sich die Technologie am Markt etabliert hat. 2. Strategischer Widerspruch zu Netto-Null Die Vorlage ist politisch inkohärent. Einerseits verpflichtet sich die Schweiz dem "Netto-Null"-Ziel 2050, andererseits bestraft sie finanziell genau jene Technologie, die zur Erreichung dieses Ziels notwendig ist. Wir riskieren, den technologischen Anschluss an schneller transformierende Länder zu verlieren. Dies schadet dem Innovationsstandort Schweiz und verlängert unnötig die Abhängigkeit von fossilen Brennstoff-Importen aus dem Ausland. Wie der Ukraine Krieg gezeigt hat, haben fossile Brennstoffe grosse Klumpenrisiken, welche zu grossen wirtschaftlichen Schäden führen können. Um diese Abhängigkeit zu reduzieren braucht es eine entschiedene Transformation in eine dezentrale und unabhängige Energiezukunft. 3. Ungerechtfertigte Doppelbelastung Im Gegensatz zu fossilen Treibstoffen ist Strom bereits heute mit diversen Abgaben (z.B. KEV, Netznutzung) belastet, womit E-Fahrzeughalter die Energiewende aktiv mitfinanzieren. Die Einführung einer Strassenabgabe ohne gleichzeitige Entlastung beim Ladestrom führt zu einer systemwidrigen Doppelbesteuerung: Der E-Fahrer zahlt für das Stromnetz und die Strasse, während der Verbrenner nur für die Strasse zahlt. Fazit: Das Instrument der Ersatzabgabe wird zum falschen Zeitpunkt diskutiert. Die Einführung darf nicht starr an eine Jahreszahl (2030) gekoppelt sein, sondern muss warten, bis die E-Mobilität eine marktbeherrschende Durchdringung erreicht hat.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Begründung "Generelle Stellungnahme"

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Argumentation wie oben bei "generelle Stellungnahme". Insbesondere der Zeitpunkt und die starre Koppelung an das Jahr 2030 ist falsch gewählt, sendet ein fatales Signal an den Markt und stellt eine Schlüsseltechnologie für die sehr wichtige Energiewende in Frage.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte eine Ersatzabgabe eingeführt werden, spreche wir uns gegen die Variante einer kilometerbasierten Erfassung aus. Dies aus folgenden Gründen: 1. Unverhältnismässiger Eingriff in die Privatsphäre: Eine flächendeckende Erfassung der gefahrenen Kilometer erfordert technische Überwachungsinstrumente (z.B. GPS-Tracking). Dies stellt einen massiven Eingriff in die Privatsphäre dar und steht in keinem Verhältnis zum fiskalischen Nutzen. Der Aufbau einer staatlichen Infrastruktur (Stichwort zertifizierte Anbieter), die Bewegungsprofile der Bürger erstellen könnte, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht strikt abzulehnen. 2. Enormer bürokratischer und technischer Aufwand: Im Gegensatz zu einer Verbrauchssteuer (an der Ladestation) erfordert die Kilometerabgabe die Nachrüstung von Millionen von Fahrzeugen mit Erfassungsgeräten oder den Aufbau eines komplexen administrativen Meldesystems (z.B. manuelles Ablesen der Tachos). Dies verursacht immense Systemkosten („Erhebungsaufwand“). Eine Selbstdeklaration birgt enormes Umgehungspotential. 3. Fehlender ökologischer Anreiz: Eine pauschale Abgabe pro Kilometer ignoriert die Effizienz des Fahrzeugs. Ein schwerer, ineffizienter SUV würde gleich viel zahlen wie ein sparsamer Kleinwagen. Damit entfällt der Anreiz für Hersteller und Käufer, auf sparsame Fahrzeuge zu setzen. Dies widerspricht dem Verursacherprinzip im energetischen Sinne und konterkariert die Energieeffizienzziele des Bundes. 4. Ungleichbehandlung und Probleme beim Transitverkehr: Die Erfassung von ausländischen Fahrzeugen und Touristen ist bei einer Kilometerabgabe logistisch kaum lösbar, ohne Staus an den Grenzen oder komplexe Maut-Apps zu erzwingen. Es droht eine Diskriminierung der inländischen Fahrzeughalter, die lückenlos überwacht und zur Kasse gebeten werden, während der Transitverkehr nur schwer oder pauschal (und damit ungerecht) besteuert werden kann. Fazit: Die fahrleistungsabhängige Abgabe ist ineffizient, datenschutzrechtlich bedenklich und teuer in der Umsetzung. Wenn eine Abgabe unvermeidbar ist, muss eine Lösung gewählt werden, die ohne Bewegungsprofile auskommt.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sollte am Prinzip einer Ersatzabgabe festgehalten werden, ist die Erhebung über den Stromverbrauch der Variante einer Kilometerabgabe zwingend vorzuziehen: 1. Schutz der Privatsphäre: Die Stromsteuer kommt gänzlich ohne Erfassung von Bewegungsdaten aus. Im Gegensatz zur Kilometerabgabe ist keine GPS-Überwachung und kein Einbau von "Blackboxes" in Privatfahrzeugen nötig. Das Laden und Bezahlen bleibt anonym, die bürgerlichen Freiheitsrechte bleiben gewahrt. 2. Echte ökologische Lenkungswirkung: Die Besteuerung des Stroms belohnt Energieeffizienz. Wer ein leichtes, sparsames E-Auto fährt, verbraucht weniger kWh und zahlt folglich weniger Steuern. Dies setzt – anders als eine pauschale Kilometerabgabe – den richtigen Anreiz für Hersteller und Käufer, auf effiziente Technologie statt auf reine Masse zu setzen. 3. Schlanke Umsetzung ohne Technik-Zwang: Diese Variante nutzt weitgehend die bestehende oder geplante Infrastruktur (intelligente Zähler, öffentliche Ladestationen, nationale Datenhub). Es ist volkswirtschaftlich unsinnig, Millionen von Fahrzeugen teuer mit Erfassungsgeräten nachzurüsten, wenn die Abrechnung über den Energiebezug technisch einfacher und kostengünstiger zu lösen ist.

	4. Automatischer Einbezug des ausländischen Verkehrs: Touristen und der Transitverkehr beteiligen sich automatisch an der Infrastrukturfinanzierung, sobald sie in der Schweiz an einer Ladestation laden. Dies garantiert eine Gleichbehandlung ohne bürokratischen Mehraufwand an den Zollgrenzen oder komplexe Registrierungssysteme für Ausländer. Fazit: Die Verbrauchssteuer auf Ladestrom ist die datenschutzfreundliche, unbürokratische und effizienzfördernde Lösung. Sie führt das bewährte Prinzip „Wer tankt, bezahlt“ ins elektrische Zeitalter über, ohne einen Überwachungsapparat aufzubauen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nein, eine Besteuerung von E-Fahrzeugen macht erst ab einer gewissen Marktdurchdringung Sinn und ist für 2030 deutlich verfrüht, sendet falsche Signale und bremst die Energiewende unnötig. Wenn am Prinzip einer Ersatzabgabe festgehalten werden soll, ist die Variante über den Ladestrom zu bevorzugen (Argumentation oben)

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Zeitpunkt ist verfrüht und sendet bereits heute (2025/26) ein negatives Signal an die potentieller KäuferInnen von Elektrofahrzeugen. Damit wird der für unsere Gesellschaft essentielle Umstieg auf eine CO2 ärmere und effizientere Fahrzeugflotte unnötig verteuert, die Kosten für die Gesellschaft (aufgrund der schnellen Erwärmung in der Schweiz) und für den Standort (aufgrund verminderter Wettbewerbsfähigkeit) sind gravierend. Ein Grossteil der Wertschöpfung wird dadurch nach wie vor im Ausland statt im Inland generiert (Zukauf von Öl und Gas), dadurch sind auch die geopolitischen Risiken aufgrund der Klumpenrisiken vieler fossiler Energiequellen deutlich grösser für die Energieversorgung der Schweiz.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--

Begründung	Argumentation wie in Punkt 1.2 beschrieben.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung ist aktuell technisch unsicher, sehr teuer und führt zu einer sinnlosen Überwachungsstruktur.

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge müssen den BEVs gleichgestellt sein. Wird die Variante über den Stromverbrauch gewählt, erübrigt sich diese Frage. Dann wird die Steuer verbrauchgerecht anhand der geladenen Energie erhoben.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--

Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt ursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt verursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die zusätzliche Bürokratie für die Zertifizierung und Überwachung der Anbieter frisst einen Teil der Steuer weg.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeiten zur Umgehung sind vielfältig und einfach. Entsprechende Kontrollmechanismen würden teuer und aufwändig.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom wäre diese Punkt verursachergerecht, transparent und über die sowieso schon in Umsetzung befindende Infrastruktur (intelligente Zähler / Datenhub) gelöst.

	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem

Titel	Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Argumentation für die Variante Ladestrom unter Punkt 1.3 aufgeführt.

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die dafür nötige Infrastruktur (intelligente Zähler, Kommunikation an den Ladestationen, nationaler Datenhub), ist bereits Gesetz verankert und wird unabhängig der Ersatzabgabe sowieso aufgebaut. Diese kann ohne allzu grossen Zusatzaufwand für die Erhebung der Ersatzabgabe genutzt werden.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die unter 3.1 beschriebene Infrastruktur zur Erhebung der Ersatzabgabe über den Ladestrom kann schon bis 2030 realisiert werden und sollte darum ohne Pauschalen auskommen.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie unter 3.3 beschrieben.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus unserer Sicht ist keine Übergansfrist notwendig entsprechend ist dieser Punkt obsolet. Die Ersatzabgabe kann via intelligente Zähler bereits ab 2030 auch für ausländische Fahrzeuge erhoben werden.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe 3.4

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über die Variante Ladestrom kann die Ersatzabgabe verursachergerecht für alle Verkehrsteilnehmer erhoben werden.

	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten

Titel	Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das wäre die logische Konsequenz dieser Variante.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Falls die Variante mit der Besteuerung des Ladestroms umgesetzt wird, müsste auch ein entsprechender Kontrollmechanismus implementiert werden. Ansonsten ist die Umgehung zu einfach und der Sinn der Steuererhebung in Frage gestellt. Zudem wäre auch die öffentliche Glaubwürdigkeit mindestens untergraben. Dies unterscheidet sich aber nicht von der Variante über die Fahrleistung, wo ebenfalls ein administrativ aufwändiger Kontrollmechanismus aufgebaut werden müsste. Wenn nicht kontrolliert wird, macht das gesamte System keinen Sinn.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Erwähnung von definierten Werten in einem Gesetz sind realitätsfremd - wenn dann in einer Verordnung welche jährlich angepasst werden kann. Über die Höhe der Beiträge soll in einem zweiten Schritt, wenn die Variante bekannt ist, im Detail beraten werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge beträgt der Tarif 100 Prozent des Tarifs für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge. Die gewählte Tarifstruktur ist deutlich zu hoch angesetzt und bremst den Ausbau der Elektromobilität. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Es gibt keine Begründung für die halbe Kostenbeteiligung der Plug-In-Hybride.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Stiftung Pusch

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Inverkehrssetzung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 höchstens noch in Ausnahmefällen erfolgt. Die in den Eckwerten für das CO2-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO2-Bepreisung wird mit der angekündigten Preisobergrenze keine Lenkungswirkung entfalten und taugt deshalb ebensowenig, um einen klimapolitischen Kollateralschaden der neuen Abgabe zu vermeiden. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht oder kaum mehr verkauft werden. Dieser Zeitpunkt wird in der Schweiz und in der EU massgebend über die Neuwagenregulierung gesteuert, so dass sich ein Abgleich zwischen der Ersatzabgabe und der klimapolitischen Neuwagenpolitik im Sinne unserer Ausführungen auf die Frage 1.6 aufdrängt. Nach aktuellem Zeitplan dürfte diese für uns zentrale Bedingung eine Erhebung der Abgab ab 2035 erlauben. Bei fehlender oder unzureichender Neuwagenregulierung (was für 2030 eindeutig der Fall ist), ist deshalb auf eine äquivalente Besteuerung von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen unbedingt zu verzichten. In einer Übergangsphase sollten, wenn überhaupt, deutlich reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen, die aufgrund der Neuwagenregulierung in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zu erwarten sind, zur Anwendung kommen. Zu den nötigen Änderungen auf der Zeitachse siehe Ausführungen bei der Frage 1.6. Neben der Elektromobiliätsbesteuerung umfasst die Verfassungsänderung auch der Zweckbindung von an sich ebenfalls voraussetzungslos zu schuldenden Abgaben fossiler Fahrzeuge. Bei diesen Bestimmungen sehen wir grundlegenden Überarbeitungsbedarf, um nur schon den status quo bzgl. Finanzflüsse, die von der NAF-Reform angestrebte stärkere Nutzerfinanzierung und die Entscheide des Entlastungsprogramms 2027 im Sinne der Expertengruppe um Herrn Gaillard umzusetzen (siehe Bemerkungen in den Fragebogen zu den Bundesbeschlüssen). In diesen Kontext gehört auch, dass die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den geplanten Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt hat, wodurch der Mittelbedarf für Nationalstrassen insbesondere in den ersten Jahren in denen die Ersatzabgabe erhoben werden soll, geringer ausfällt. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Mineralölsteuer oder Mineralölsteuerzuschlag) anzupassen . Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme erläutert, befürworten wir die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, wenn sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht ausbremst. Das ist aktuell aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht gegeben. Solange das nicht geändert wird, lehnen wir die Abgabe ab. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar. Bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» mit Erhebung am Ladepunkt haben wir grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft. Siehe dazu Frage 1.3.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell

Begründung	der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Die Einführung der Abgabe käme zu einem Zeitpunkt, an dem sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen würde. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe taugt. Für LKWs ist sicherlich keine frühere Einführung als gemäss jenem Zeitplan angebracht, die in der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» aktuell definiert wird. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt. D.h. in 5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr. Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für politische Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die

Begründung	Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige, zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um vor Kurzem bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen zu verabschieden leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst Recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen Anpassungen im als flankierende Massnahmen finden sie bei Artikel 1 unseres Dokumentes der Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe. Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist aktuell sehr unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert. 2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler

	Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte). Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet. Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden. Im Folgenden, weshalb dies insbesondere in Anbetracht der Lage der Schweizer Klimapolitik zwingend ist. In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KlG legitimiert. Es ist zu erwarten, dass die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden wegen der fehlenden finanziellen Anreize und schlechtere regulatorische Rahmenbedingungen als z.B. in Deutschland bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden noch über 2030 hinaus im internationalen Vergleich selbst bei einem Aufschub der Ersatzabgabe weiter zurückfallen wird. 3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird aus klimapolitischen Gründen von fast allen Staaten inklusive der Schweiz politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist und dies auch bleiben wird (siehe Fragebögen zum Bundesbeschluss). Ferner ist in der Variante Ladestrom ebenfalls soweit möglich ebenfalls ein Mehrwertsteueräquivalent miteinzubeziehen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft anzupassen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern

Begründung	diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	BegründungDie Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchsssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald grossmehrheitlich vermieden werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d;~~ ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2. der Hälfte~~ ») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten.

Gegenvorschlag	Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir. Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ~~ebis.~~ nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b.~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü b~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet)

	Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~- der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~ ~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auch al~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benach~~- Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~ ~~b. 28~~ teiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates; S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung

	Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass bis spätestens 2035 kaum mehr fossile Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Deshalb lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 als klimapolitisch kontraproduktiv ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie nicht oder nur noch in geringem Ausmass in Verkehr gesetzt werden, was über die CO2-Gesetzgebung entsprechend zu regeln ist (z.B. durch Neuwagenflottenzielwerte oder durch einen Verzicht auf die Zulassung fossil betriebener Verbrenner) (siehe auch Frage 1.6 des allgemeinen Fragebogens). Eine entsprechende Umsetzungsmöglichkeit finden Sie beim Änderungsantrag zu Artikel 1. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% vernachlässigbar.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~o~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Ablehnung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 4 dieses Gesetzes erläutert, fordern wir, dass die Abgabe gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhoben wird, um Fehlanreize zu verhindern.

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~ ~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~ ~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz ~~die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1~~ Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und~~

Gegenvorschlag	~~leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige ~~e~~Abga be~~pflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen.~~ ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ä~~ndi~~gen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung.~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1.~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. 2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen. Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Est puni d'une amende de 200 francs quiconque, intentionnellement ou par négligence, circule sur le territoire douanier : a. avec un véhicule suisse des catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » : sans immatriculation ; b. avec un véhicule étranger des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » : sans enregistrement au sens de l'art. 17, let. a ou sans avoir payé la redevance forfaitaire ; c. avec un véhicule étranger de la catégorie de redevance « motocycles » : sans avoir payé la redevance forfaitaire. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder auch aus diesem Absatz zu streichen.

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2, al. 2bis 2bis L'hydrogène du numéro 2804.1000 du tarif des douanes utilisé pour l'alimentation des piles à combustible servant à la propulsion des véhicules automobiles est également réputé carburant au sens de la présente loi. Art. 12, al. 3 3 Pour l'hydrogène, la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à : a. 2027,40 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène gazeux ; b. 2080,76 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène liquide ; Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales Insertion du numéro du tarif des douanes ci-après entre les numéros 2711.2990 et 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt

Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder ab. Siehe dazu die Erläuterung in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang zudem die Ungleichbehandlung ausländischer Elektrofahrzeuge mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern letztere nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben. Wie im Abschnitt «1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe» erläutert, fordern wir je nach zukünftiger Entwicklung des Elektro-Anteils bei Fahrten von Plug-In-Hybriden eine allfällige Anpassung des Plug-In-Hybrid-Fahrzeug-Tarifs.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden.

	Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Proz~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~d höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~tereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f~~; ~~e.ein Anteil~~ b Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entspricht ~~der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2.der Hälfte~~ end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%). Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchss

Gegenvorschlag	teuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 de~~n~~r F~~lugtreibstoffen,~~ ~~bis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~2~~1 Buchstabe~~n e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~ ~~f~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe. Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit

	Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich ~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden. auf ~~den Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c; b.3~~ s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für

	Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» e~~r~~auch~~ssteuern erheben auf:~~ ~~f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die in der Variante «Ladestrom» vorgesehene Erhebung am Ladepunkt erachten wir aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Siehe dazu auch unsere Erläuterungen im allgemeinen Fragebogen zu Fragen 1.2 und 1.3. Wir erachten es bei Wahl der Variante Ladestrom als notwendig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erst erfolgreich dafür einsetzt, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein. Strom, der für bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. Aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Besteuerung von E-Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung ab (siehe allgemeiner Fragebogen Frage 1.6).

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--

Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Art. 8 dargelegt, lehnen wir die vorgeschlagenen Steuertarife ab.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Tarif~~Strom, der für ~~die Ladestromsteuer beträgt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.~~ ~~2 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 2~~bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ändigen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a.seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b.der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet.~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtung lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante. Auf jeden Fall wäre ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreitung~~. Er erlässt dabei insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~für bidirektional geladenen Strom ermöglich~~en.~~ ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Stellungnahme zu Artikel 8.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln.~~ ~~2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln~~Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen ~~(~~Selbstdeklaration~~).~~ ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und übermittlung bei der Selbstdeklaration~~ der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre, wie in unserer Antwort auf Artikel 21 dieses Gesetzes erwähnt, zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen Selbstdeklaration der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt.

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Umgehungen sind insbesondere bei der vom Bund vorgeschlagenen Abgabevariante «Ladestrom» zu befürchten. Daher sind systematische Kontrollen unerlässlich.

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur

Gegenvorschlag	Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale~~n~~ Steuer~~ richtet sich nach Anhang 3~~n stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwischen~~aufgrund der noch fehlen den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf der~~n~~ Ladestrom~~steuer~~ für Elektro~~fahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStC).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~ ische Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu ver~~m~~eid~~netzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträgen der~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe e entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht. Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

suisse.ing (Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung:	Auswahl "Keine Angabe" wurde durch das ASTRA gesetzt, da diese Frage von der/dem Vernehmlassungsteilnehmenden nicht ausgefüllt wurde. Die generelle Haltung ist der nachfolgenden schriftlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Anhang: Stellungnahme suisse.ing Abgabe auf Fahrleistung Elektrofahrzeuge

suisse.ing

Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen
Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria
Uniun svizra dals biros d'inschigneria consultativs
Swiss Association of Consulting Engineers

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

Als PDF und als Word per E-Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026
maurice.lindgren@suisse-ing.ch | T 031 970 08 89

Stellungnahme zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur obenerwähnten Vorlage danken wir Ihnen.

Wir unterstützen die Ziele der Vorlage, die für den Bund wichtigen, jedoch absehbar abnehmenden, Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen zu kompensieren und damit die Finanzierung der Strassen nachhaltig zu sichern.

Die Schweizer Strasseninfrastruktur ist eine der Grundpfeiler der Mobilität, Gesellschaft und Wirtschaft. Die durch die Vereinigung **suisse.ing** zusammengeschlossenen beratender Ingenieurunternehmungen sind mit Konzeption, Planung und Bau von Strassen im Auftrag der öffentlichen Hand betraut und weisen durch ihre tägliche Arbeit grosse Erfahrung und Expertise in diesem Bereich auf. Aus dieser Perspektive werden die Ziele der Vorlage unterstützt und die zur Vernehmlassung gestellten Varianten nachfolgend beurteilt.

Systemwechsel der Strassenfinanzierung sinnvoll
Ein durch diese Vorlage vorbereiteter Systemwechsel bei der Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist aus sachlicher Sicht nachvollziehbar, logisch und langfristig sinnvoll, insbesondere im Kontext der Energiewende hin zu einer fossilfreien Mobilität. Ein neues Finanzierungssystem, das stärker auf der tatsächlichen Nutzung basiert, entspricht dem Verursacherprinzip und fördert eine mobilitäts- und umweltpolitisch effizientere Kostenwahrheit. Diese Haltung deckt sich mit den Zielen von suisse.ing, welche eine verursachergerechte und nachhaltige Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur fordert.

Zeitpunkt der Einführung ist kritisch zu hinterfragen
Trotz der grundsätzlichen Zustimmung zur Stossrichtung ist der Zeitpunkt der geplanten Inkraftsetzung kritisch zu beurteilen. Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs schreitet bislang nur schleppend voran. Sowohl der Fahrzeugbestand als auch die Ladeinfrastruktur befinden sich noch in einer Übergangs- bzw. Aufbauphase. Eine zu frühe Einführung eines neuen Finanzierungsmodells birgt das Risiko von Fehlanreizen und damit weiter verzögerter Erreichung der Klimaziele im Verkehr.

Grundsatzfrage der Varianten – Besteuerung nach Fahrleistung
Aus Sicht des Verursacherprinzips ist eine Besteuerung nach tatsächlich gefahrenen Kilometern klar zu bevorzugen. Sie stellt sicher, dass die Nutzung der Infrastruktur direkt und transparent abgegolten wird.

Eine Besteuerung des Ladestroms für Elektrofahrzeuge hingegen setzt falsche Anreize. Sie mindert die Vorteile der – sehr wünschenswerten – Stromproduktion auf eigenem Grund, etwa durch Photovoltaikanlagen, und wirft komplexe Fragen bei bidirektionalem Laden oder gemischter Nutzung unterschiedlicher Ladeinfrastrukturen auf.

Selbstdeklaration versus technische Kilometererfassung
Bei der Wahl des Erhebungsmodells ist eine technische Kilometererfassung der Fahrzeuge der Selbstdeklaration klar vorzuziehen. Zwar bestehen auch hier technische, organisatorische und datenschutzrechtliche Herausforderungen, diese sind jedoch als lösbar. Die Schweiz verfügt mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits über relevante Erfahrung, ebenso existieren im Ausland und im Versicherungsmarkt funktionierende Modelle zur fahrleistungsabhängigen Erfassung.

Strategische Wirkung – technische Vorbereitung auf Mobility Pricing
Ein wesentlicher strategischer Vorteil eines solchen Systems liegt in seiner langfristigen Wirkung. Die technische Erfassung der Fahrleistung bildet eine zentrale Grundlage für zukünftige Mobility-Pricing-Modelle. In einem eingeschränkten Rahmen kann ein fahrleistungsabhängiges Abgabesystem bereits als eine Form von Road Pricing verstanden werden. Damit wird ein wichtiger Schritt hin zu einer effizienteren Steuerung der Verkehrsnachfrage und einer besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur gemacht.

Position von suisse.ing zu verkehrspolitischen Fragen
Die dargestellten Positionen entsprechen den Forderungen von suisse.ing, wie sie im Positionspapier „Mobilität der Zukunft" bereits im Vorjahr aufgestellt wurden. Darin wird ein Paradigmenwechsel in der Mobilitätspolitik gefordert, hin zu einer verursachergerechten, integrierten und zukunftsfähigen Finanzierung und auch Steuerung der Mobilität. Der Systemwechsel in der Strassenfinanzierung ist damit nicht als isolierte Massnahme zu verstehen, sondern als Bestandteil einer umfassenden Mobilitätsstrategie.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung.

Mit freundlichen Grüssen

suisse.ing

Andrea Galli, Präsident
MSc Civil Eng ETHZ

Maurice Lindgren, Co-Geschäftsführer suisse.ing

Die Vereinigung suisse.ing
Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen suisse.ing vereint rund 1000 Mitgliedsunternehmungen mit gut 15000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,6 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmungen der suisse.ing sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist suisse.ing die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

Geschäftsstelle suisse.ing | Effingerstrasse 1 | Postfach | 3001 Bern | T 031 970 08 88 | info@suisse-ing.ch | www.suisse.ing

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

SWISSCOFEL

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sind unabdingbare Grundlage von Versorgung und Mobilität. Entsprechend ist es aus Sicht der SWISSCOFEL essenziell, die ausreichende Alimentierung und Liquidität des Nationalstrassenfonds NAF auch auf lange Sicht sicherzustellen. Eine Ersatzabgabe für E-Fahrzeuge ist ein im Grundsatz geeignetes und zielführendes Instrument dafür. Gleichzeitig muss eine E-Ersatzabgabe so gestaltet werden, dass sie die nachhaltige Mobilität nicht über Gebühr belastet. Der Marktdurchdringungsgrad von E-Fahrzeugen ist Stand heute gering, insbesondere im Schwerverkehr; die Anschaffung von E-Fahrzeugen verlangt von Transportunternehmen erhebliche Anfangsinvestitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur. Eine Einführung der Abgabe per 2030 - unabhängig der gewählten Variante- kommt zu früh und würde einen empfindlichen Rückschlag für die Dekarbonisierungsanstrengungen der Transportbranche darstellen.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	SWISSCOFEL unterstützt die Variante «Fahrleistung» von der Systematik her. Die für die Erhebung erforderlichen Stamm- und Fahrleistungsdaten werden im Schwerverkehr bereits mit der LSVA erfasst. Damit stützt sich die Erhebung auf ein bekanntes und bewährtes System. Sowohl für das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit als auch die Transportbranche wäre die Einführung mit minimalen organisatorischen und administrativen Umstellungen verbunden. Auch mit Blick auf die Tarifierung ist eine fahrleistungsabhängige Erhebung zu bevorzugen. Durch die Differenzierung nach Fahrzeugart und Fahrzeuggewicht wird erreicht, dass E-Fahrzeuge einen annähernd gleichwertigen Abgabebetrag pro Kilometer entrichten wie vergleichbare, fossil angetriebene Fahrzeuge. SWISSCOFEL begrüsst diesen technologieneutralen und steuergerechten Ansatz. Durch den starren Tarif der Variante «Ladestrom» droht hingegen eine Ungleichbehandlung zu Ungunsten des Strassentransports.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	SWISSCOFEL unterstützt die Stellungnahme der ASTAG vollumfänglich (siehe Untenstehend) Die ASTAG lehnt die fixe Einführung der Abgabe per 2030 dezidiert ab. Schon heute steht fest, dass die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Zukunft auch für Elektro-LKW gelten wird; offen ist nur der Zeitpunkt der Integration bzw. wie hoch die Tarife in den ersten Jahren angesetzt werden (Rabatte). Mit einer Ersatzabgabe erhalten die Rahmenbedingungen für E-Lastwagen eine zusätzliche Komponente: Durch eine weitere fiskalische Zusatzbelastung des Schwerverkehrs gelangt die Dekarbonisierung an einen Wendepunkt. Ihr Erfolg hängt massgeblich davon ab, ob sich die Verwendung von E-LKW betriebswirtschaftlich rechnet. Nur wenn die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership, TCO) über eine bestimmte Einsatzdauer mit dem Total für fossil betriebene LKW einigermassen identisch sind, liegt der Kauf von Elektro-Lastwagen für die grosse Mehrheit der Transportunternehmen im Bereich des Möglichen – ansonsten muss mit einem abrupten Stopp der Elektrifizierung gerechnet werden. Heute beträgt der Anteil von E-LKW an den Neuimmatrikulationen erst 18,7 Prozent; beim Gesamtbestand (2024: 54‘365 Fahrzeuge) sind es sogar nur gerade 3,2 Prozent. Mit einer Ersatzabgabe, die 2030 – bei ihrer Einführung – 61 bzw. 69 Prozent der LSVA ausmachen würde, hätte die Elektromobilität im Strassentransport noch weniger Chancen. Die heutigen Kostenvorteile von E-LKW würden spätestens ab 2031 kippen, dieselbetriebene Fahrzeuge wären über die Lebensdauer betrachtet günstiger. Die Dekarbonisierung – als erklärtes Ziel der der Transportbranche – wäre dadurch gefährdet. Der NAF und der Bundeshaushalt würden von einer Einführung der Abgabe per 2030 nur sehr begrenzt profitieren. Selbst wenn sich Zahl der jährlich immatrikulierten E-LKW ab 2026 verdreifacht, wird bis 2030 lediglich ein Anteil am Gesamtbestand von rund 20% erreicht. Es stellt sich daher die grundlegende Frage nach der Dringlichkeit der Vorlage. Die ASTAG fordert daher, dass das die Einführung der E-Abgabe, unabhängig der Variante, frühestens per 2035 und erst ab einem Marktdurchdringungsgrad der E-LKW (Anteil an den Neuimmatrikulationen) von 30 Prozent erfolgt. So kann sichergestellt werden, dass die ambitionierten Dekarbonisierungsbestrebungen des Strassentransports nicht vorzeitig beendet werden.

	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung,

Titel	wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	SWISSCOFEL unterstützt die Stellungnahme der ASTAG vollumfänglich (siehe Untenstehend) Die ASTAG unterstützt die gewichtsabhängige Erhebung im Grundsatz. Mit der Integration in die LSVA-Systematik wird vermieden, dass für den Schwerverkehr zwei unterschiedliche Erhebungssysteme zur Anwendung kommen. Art. 8 Abs. 3 E-EFAG sieht vor, dass der Bundesrat «bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage» heranziehen kann. Diese Bestimmung stellt eine Abkehr von der bewährten LSVA-Systematik dar. Es spielt keine Rolle mehr, ob ein Anhänger angekoppelt ist, bzw. wie schwer dieser ist. Die Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV (Art. 13 Abs. 2 Bst. b) sieht die Möglichkeit vor, bei der Erhebung der LSVA zwischen Zugfahrzeug und Sattelanhänger zu differenzieren: Ein Zugfahrzeug, das ohne Anhänger verkehrt, entrichtet die LSVA lediglich nach Gewicht des Zugfahrzeugs. Damit besteht ein Anreiz, unnötige Fahrten mit leeren Anhängern zu vermeiden. Eine vergleichbare Regelung ist auch für die E-Abgabe vorzusehen. Sattelschlepper ohne Anhänger belasten die Strasseninfrastruktur in geringerem Masse. Die ASTAG beantragt die Streichung von Art. 8 Abs. 3 E-EFAG. In der Verordnung zum EFAG ist eine Regelung analog zu Art. 5 Abs. 2 SVAV vorzusehen.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

sympacharge.gmbh

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Es geht um die Gleichbehandlung von Elektrofahrzeugen. Diskutieren kann man über die Dauer der Besserstellung zwecks Förderung, aber mit Blick auf die langen Entscheidprozesse hierzulande muss man irgendwann anfangen, darüber zu diskuieren.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ladestrom wird nicht funktionieren (siehe nächster Punkt). Wichtig ist eine einfache Lösung: die Strassenverkehrsämter haben sämtliche Angaben zu den Fahrzeugen, per Selbstdeklaration kann der Kilometerstand periodisch über ein Online-Tool gemeldet werden; Pauschalabzug von z.B. 500 oder 1'000km für Auslandfahrten; ist es mehr, muss dies belegt werden.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wird nicht funktionieren: Die durchschnittlich 40 Tageskilometer kann man mit einem "Ladeziegel" in 5 - 6 Stunden an jeder 230V - Steckdose laden. Diese sind für unter zweihundert Franken im Internet erhältlich, haben in der Regel keinen Stromzähler und schon gar keinen MID-Zähler. In Werkstätten, auf Bauernhöfen und vielen Einfamilienhäusern sind 400V - CEE - Steckdosen installiert, mit einem geeigneten Ladegerät (z.B. JuiceBooster) sind Ladungen mit 11kW oder 22kW möglich. Es gibt mobile Lader mit integriertem Stromzähler, teilweise sogar MID-zertifiziert, die sind aber relativ teuer. Man müsste deshalb für alle übrigen ein Nutzungsverbot aussprechen und dann auch durchsetzen. Unmöglich! So wird nur noch im Notfall an einer Wallbox / Ladestation mit entsprechender Aufzeichnung geladen.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich wäre eine Umweltabgabe auf fossilen Brennstoffen zu begrüssen.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Fahrzeuge und Nutzung sind viel zu heterogen. Vielfahrer und schwere Fahrzeuge belasten die Strassen mehr.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Höhe der Abgabe sollte an den Anteil Elektrofahrzeuge bei den Neueinlösungen gekoppelt werden: Ideal wäre ein abgestufter Tarif je nach Anteil BEV an den Neueinlösungen 2029: zB Anteil < 40% -> 1/3 Ansatz, < 60% 2/3 Ansatz Alternative: Verschiebung bei Unterschreitung einer Schwelle. Persönlich würde ich einen reduzierten Ansatz begrüssen, so können alle Beteiligten Erfahrungen sammeln.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wichtig ist eine einfache Umsetzung: Selbstdeklaration; Pauschalabzug von 500 oder 1'000km für Auslandfahrten, Nutzung der aktuellen Technik: Beweis einer Fahrt nach Süditalien: geolokalisierte Foto des Autos mit sichtbarem Kennzeichen in ein Portal hochladen. Funktioniert mit jedem Smartphone. Betrug ist mit viel technischem Verständnis möglich, aber Betrug ist strafbar.

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Geeichte Kilometerzähler vorhanden; gesetzliche Grundlagen bei Manipulation ebenso. Dasselbe gilt für das Gesamtgewicht (bereits behördlich registriert).

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Sinnvoll

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ist der richtige Wert und bereits eine "amtliche" Grösse.

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Animiert zu einem hohen Anteil elektrischer Fahrten, jedenfalls bei Fahrleistungsabhängiger Abgabe (bei 100% Elektrofahrt beträgt die Abgabe 50%, Steuer auf Treibstoffen fällt weg).

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Motorräder (jedenfalls Kat A) sollten den Autos gleichgestellt sein. Pauschale nur für Motorfahrräder.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Fortschritt gegenüber der bisherigen Lösung; je nach Treibstoffpreisen konnten Durchreisende die Strassen nutzen ohne etwas zu bezahlen.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Sinne der Einfachheit, v.a. für gelegentliche Fahrten.

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mit zunehmender Elektrifizierung braucht es auch in diesem Bereich eine Abgabe.

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?

Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wählbarkeit ist wichtig und dürfte die Akzeptanz fördern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn die Anbieter kosteneffizient arbeiten.

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Einfache und wohl auch die kostengünstigste Lösung.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Über einen Pauschalabzug lösen, von z.B. 500 oder 1'000km; längere Fahrten müssen mit geeigneter Form belegt werden können, z.B. geolokalisiertes Foto des Autos mit sichtbarem Nummernschild.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bürokratiemonster, einfach zu umgehen (230V - Ladegeräte reichen für die meisten Tagesfahrstrecken); in den Erläuterungen wird richtigerweise festgestellt dass eine Bereitstellung der (IT-) Infrastruktur bis d2030 nicht realistisch ist.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Unzweckmässig: Vom Kleinwagen bis LuxusSUV, Wenig- und Vielfahrer, eine auch nur halbwegs gerechte Pauschale ist unmöglich.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?

Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein weiterer Grund, warum die Ladestromsteuer unzweckmässig ist.

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dito ausländische Fahrzeuge. Die Ladestromsteuer schafft mehr Probleme als sie löst.

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Kategorie A - Motorräder ev. wie PKW besteuern, Für Kleinfahrzeuge ist die Pauschale ok (geringer Verbrauch, meist wenig Kilometer).

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht kontrollier- und damit nicht durchsetzbar. Bevorzugt zudem Bewohner von EFH gegenüber Mehrparteiengebäuden. In Tiefgaragen ist Ladeinfrastruktur nötig, über die rein technisch eine Ladestromsteuer ermittelt werden könnte.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn man nicht kontrollieren will kann auf die Regelung auch gleich verzichtet werden. Ein weiterer Grund für die Fahrleistungs- und Gesamtgewicht - abhängige Abgabe. Ladestromsteuer funktioniert nicht.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Grundsätzlich muss die Elektromobilität einen gerechten Beitrag an die Kosten leisten. Unsere politischen Prozesse brauchen Zeit, also kann man nicht erst zu diskutieren beginnen wenn der Anteil BEV am Gesamtbestand eine relevante Grösse erreicht hat.

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	--

WWF Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	NEIN
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Inverkehrssetzung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 höchstens noch in Ausnahmefällen erfolgt. Die in den Eckwerten für das CO2-Gesetz ab 2030 vorgesehene CO2-Bepreisung wird mit der angekündigten Preisobergrenze keine Lenkungswirkung entfalten und taugt deshalb ebensowenig, um einen klimapolitischen Kollateralschaden der neuen Abgabe zu vermeiden. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht oder kaum mehr verkauft werden dürfen. Dieser Zeitpunkt wird in der Schweiz und in der EU massgebend über die Neuwagenregulierung gesteuert, so dass sich ein Abgleich zwischen der Ersatzabgabe und der klimapolitischen Neuwagenpolitik im Sinne unserer Ausführungen auf die Frage 1.6 aufdrängt. Nach aktuellem Zeitplan dürfte diese für uns zentrale Bedingung eine Erhebung der Abgab ab 2035 erlauben. Bei fehlender oder unzureichender Neuwagenregulierung (was für 2030 eindeutig der Fall ist), ist deshalb auf eine äquivalente Besteuerung von E-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen unbedingt zu verzichten. In einer Übergangsphase sollten, wenn überhaupt, deutlich reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen, die aufgrund der Neuwagenregulierung in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zu erwarten sind, zur Anwendung kommen. Zu den nötigen Änderungen auf der Zeitachse siehe Ausführungen bei der Frage 1.6. Neben der Elektromobiliätsbesteuerung umfasst die Verfassungsänderung auch der Zweckbindung von an sich ebenfalls voraussetzungslos zu schuldenden Abgaben fossiler Fahrzeuge. Bei diesen Bestimmungen sehen wir grundlegenden Überarbeitungsbedarf, um nur schon den status quo bzgl. Finanzflüsse, die von der NAF-Reform angestrebte stärkere Nutzerfinanzierung und die Entscheide des Entlastungsprogramms 2027 im Sinne der Expertengruppe um Herrn Gaillard umzusetzen (siehe Bemerkungen in den Fragebogen zu den Bundesbeschlüssen). In diesen Kontext gehört auch, dass die Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den geplanten Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt hat, wodurch der Mittelbedarf für Nationalstrassen insbesondere in den ersten Jahren in denen die Ersatzabgabe erhoben werden soll, geringer ausfällt. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Mineralölsteuer oder Mineralölsteuerzuschlag) anzupassen . Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme erläutert, befürworten wir die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, wenn sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht ausbremst. Das ist aktuell aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht gegeben. Solange das nicht geändert wird, lehnen wir die Abgabe ab. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar. Bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» mit Erhebung am Ladepunkt haben wir grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft. Siehe dazu Frage 1.3.

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir erachten die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Falls der Bund sich für die Variante «Ladestrom» entscheidet, wäre es faktisch nötig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen geschaffen werden, um den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein.

Titel	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Wie in unserer generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze nach dem Modell

Begründung	der gestaffelten Einführung der LSVA für E-Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen deutlich abgelehnt. Auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes ist daher zu verzichten. Der Mittelbedarf im NAF fällt geringer aus. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern.

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Abgaben für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Abgaben stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
	Wir halten den Einführungszeitpunkt 2030 für zu früh. Die Einführung der Abgabe käme zu einem Zeitpunkt, an dem sie die Elektrifizierung des Strassenverkehrs voraussichtlich erheblich bremsen würde. Wir lehnen die Vorlage als klimapolitisch kontraproduktiv ab, wenn nicht die erstmalige Erhebung der (vollen) Abgabe so gewählt wird, dass sie frühestens in jenes Jahr fällt, in dem dank klimapolitischen Instrumenten grösstmehrheitlich nur noch Elektrofahrzeuge als Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Die CO2-Gesetzgebung muss ein entsprechendes Flottenzieljahr für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge definieren, das als Startdatum für die Abgabe in der definitiven Höhe taugt. Für LKWs ist sicherlich keine frühere Einführung als gemäss jenem Zeitplan angebracht, die in der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» aktuell definiert wird. Für Motorräder hat sich die erstmalige Erhebung von Gesetzeswegen an der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu orientieren (analog der LSVA-Belastung von Elektrofahrzeugen in «Weiterentwicklung LSVA»), wobei sich ein differenziertes Vorgehen nach Fahrzeugkategorie aufdrängen könnte. In einer Übergangsphase mit einem reduzierten Abgabesatz zu operieren, würden wir unterstützen - insbesondere in einer Abstufung, die sich an das Vorgehen anlehnt, das der Bundesrat oder die Minderheit Stadler bei der Vorlage «Weiterentwicklung LSVA» anstrebt. D.h. in 5 Stufen bis zum Auslaufen des Rabattes mit einer sehr kleinen finanziellen Belastung im ersten Jahr. Der Rabatt kann explizit im Gesetz festgelegt sein, sofern seine Höhe unter die Terminierung seines Auslaufens auf die Marktdurchdringung abgestimmt ist, die aufgrund der CO2-Gesetzgebung mit ihren Flottenzielwerten zu erwarten ist. Für politische Entscheidungsträger aber auch für die Akzeptanz der Abgabe im Abstimmungskampf ist entscheidend, dass zum Zeitpunkt, zu dem über diese Verfassungsänderung entschieden wird, alle relevanten politischen Rahmenbedingungen zur Elektromobilität bekannt sind. Nur so kann eine sachliche Debatte geführt werden, welchen Einfluss diese Abgabe auf den Klimaschutz hat, was für die Meinungsbildung mindestens so relevant sein wird wie der Einfluss auf die Strassenfinanzierung und die allgemeine Bundeskasse. Wir empfehlen deshalb dringend, unter Änderung anderer Erlasse gleichzeitig mit dem Umsetzungsgesetz dieser Verfassungsänderung die

Begründung	Neuwagenflottenzielpolitik in der CO2-Gesetzgebung zu definieren, falls dies dannzumal noch nicht erfolgt ist (worauf der zeitliche Ablauf der Vernehmlassung zur CO2G-Revision für die Zeit ab 2031 nun hindeutet). Auch die Neuordnung der Spielregeln der Ladestationeninstallation zu Hause zur Umsetzung der Mo Grossen 23.3936 muss zum Zeitpunkt dieser Vorlage geklärt sein. Ansonsten wäre es den Stimmbürgern und den Direktbetroffenen schlicht unmöglich, zu beurteilen, inwieweit diese Vorlage im Vergleich zur aktuellen Situation die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erschwert. Entsprechend könnten in einer Volksabstimmung (vermutlich berechtigte) Zweifel an der Vorlage obsiegen. Das vom Bundesrat skizierte Vorgehen, klimapolitisch kontraproduktives Handeln mit dieser Vorlage zu tolerieren und die negativen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt mit zusätzlichen Mitteln aus dem Emissionshandel einer späteren CO2G-Reform zu korrigieren, lehnen wir ab. Die zusätzlichen Einnahmen sind für im Vergleich zu «weiter wie bisher» dringend notwendige, zusätzlichen CO2-Reduktionen im In- und Ausland einzusetzen, nicht um vor Kurzem bewusst begangene klimapolitische Fehlentscheide zu korrigieren. Klimapolitisch kann sich die Schweiz schlicht keine Vorlagen zu verabschieden leisten, die mit dem Klimaschutz im krassen Widerspruch stehen, um über alle Sektoren wie von der Bevölkerung beauftragt Netto Null Treibhausgasemissionen spätestens 2050 zu erreichen. Finanzpolitisch kann es sich die Schweiz in der aktuellen Situation erst Recht nicht leisten, die Verteuerung durch die Ersatzabgabe mit staatlichen Mittel aus dem Emissionshandel zu kompensieren. Mit seinem Ansinnen, nun eine auf die Klimapolitik nicht abgestimmte Vorlage zu präsentieren und danach den angerichteten Schaden mit Elektrofahrzeugverbilligungen korrigieren zu wollen, bring der Bundesrat gleich zwei Vorlagen (Ersatzabgabe und CO2G) in Gefahr. Eine mögliche Ausgestaltung der von uns geforderten klimapolitischen Anpassungen im als flankierende Massnahmen finden sie bei Artikel 1 unseres Dokumentes der Stellungnahme zum Bundesgesetz der fahrleistungsabhängigen Abgabe. Folgende Gründe machen eine Verschiebung der erstmaligen Erhebung auf aller Voraussicht nach mindestens 2035 zwingend. 1. Veraltete Annahmen zur Marktdurchdringung von Elektroautofahrzeugen Dass der im erläuternden Bericht als Annahme unterlegte Anteil von 30% E-Autos am Personenwagenbestand bis 2030 erreicht werden kann, ist aktuell sehr unwahrscheinlich. Wir bedauern, dass der Bund die entsprechenden Annahmen nicht an die Entwicklungen der letzten zwei Jahre angepasst hat, in denen die Elektrofahrzeug-Marktdurchdringung geringer war als angenommen. Entsprechend fallen auch die Mindereinnahmen des NAF geringer aus als im erläuternden Bericht prognostiziert. 2. Die Elektrofahrzeug-Entwicklung ist in Anbetracht der Hürden kein Selbstläufer Die Elektrifizierung ist (leider) erst am Anfang. Gemäss dem Modell von Rogers, auf das sich auch der Bund stützt, um abzuschätzen, ob technische Innovationen «von sich aus» also ohne politische Massnahmen durchsetzen werden, sind wir beim Elektroautokauf eben erst von der Phase der early adopters (Personen mit überdurchschnittlicher Kaufkraft und Ausbildung) in die Phase der early majority übergegangen. Rationale Argumente (z.B. die Ökobilanz von Elektroautos) und Kosten-Nutzenüberlegungen (Preisvorteil, sofern nicht der Fahrzeugpreis isoliert, sondern die Gesamtkosten berücksichtigt werden), sind für die Personengruppe der early majority nur dann massgebend, wenn eine Technologie keine Kinderkrankheiten mehr aufweist oder keine erheblichen Nachteile (z.B. fehlendes Laden zu Hause) mit sich bringt. Diese Gruppe ist noch längt nicht ausgeschöpft und muss erst für die Elektromobilität überzeugt werden, reicht sie doch typischerweise bis zu einem Marktanteil von ca. 50%. Erst wenn die nachfolgende Gruppe der late majority eine Technologie akzeptiert hat und der Marktanteil in etwa 85% erreicht, sind kontraproduktive staatliche Anreize wie eine Zusatzbesteuerung angebracht. Alles andere würde bedeuten, dass der Staat in Kauf nimmt, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs zu gefährden, was unmöglich mit von der Bevölkerung beschlossenen Klimapolitik vereinbar ist (Diffusion von Innvotationen nach E. M. Rogers, vom Bund im Kontext der Klimapolitik angewandt, siehe EBP im Auftrag des BAFU (2020): Auf Marktanalysen gestützter pauschaler

	Zusätzlichkeitsnachweis für Kompensationsprojekte). Bei den Fahrzeugflotten kommt hinzu, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung und damit auch ein Teil der early adopter sich nach dem Angebot des Occasionsmarktes richten muss, das den aktuellen Stand des (Neuwagen-)Angebots und der die verfügbare Technologie nur mit mehrjährigen Verzögerung abbildet. Solange nicht eine überwältigende Mehrheit von Grössenordnung 85% sich für ein Elektrofahrzeug entscheidet, sollte eine Ersatzabgabe maximal beschlossen aber noch nicht erhoben werden. Im Folgenden, weshalb dies insbesondere in Anbetracht der Lage der Schweizer Klimapolitik zwingend ist. In der Schweiz steigt der Anteil der Elektroautoverkäufe weniger stark als im europäischen Ausland. Eine im internationalen Vergleich frühe Besteuerung würde die Schweiz weiter zurückwerfen, was in der Schweiz mit ihrer starken Fehlentwicklung der Verkehrsemissionen klimapolitisch viel stärker ins Gewicht fällt, als dies bei anderen Staaten bei identischen Netto Null Zielen der Fall wäre. Die klimapolitischen Sektorziele (Land-)Verkehr des Bundes wurden bisher alle verfehlt, der Wert von -57 Prozent im Vergleich zu 1990 im Jahr 2040 ist durch den Volksentscheid zum KlG legitimiert. Es ist zu erwarten, dass die Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Mietenden wegen der fehlenden finanziellen Anreize und schlechtere regulatorische Rahmenbedingungen als z.B. in Deutschland bezüglich Laden in Mehrparteiengebäuden noch über 2030 hinaus im internationalen Vergleich selbst bei einem Aufschub der Ersatzabgabe weiter zurückfallen wird. 3. Der Einführungszeitpunkt darf der (bundesrätlichen) Klimapolitik im Verkehrsbereich nicht widersprechen Eine (vollständige) Besteuerung ist klimapolitisch erst in der Phase hinnehmbar, in der Verbrenner und Elektrofahrzeuge beim Fahrzeugkauf nicht mehr in starker Konkurrenz zu einander stehen. In Ausnahmefällen (z. B. für einen eher atypischen Gebrauch) werden weiterhin Verbrennungsmotoren angeschafft, die vorübergehend weiterhin fossil betrieben werden, ehe diese Fahrzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen betrieben werden müssen, damit gesamtschweizerisch über alle Sektoren das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Wann diese Phase mit Konkurrenzsituation zwischen Verbrennern und Elektrofahrzeug für den herkömmlichen Gebrauch zu Ende geht, wird aus klimapolitischen Gründen von fast allen Staaten inklusive der Schweiz politisch bestimmt. Nur wenn die beiden Entscheide zu Neuwagenpolitik und zur Elektrofahrzeugbesteuerung aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass die Verkehrsfinanzierung und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden und einander gegenseitig behindern. Würde diese Chance verpasst, müsste dieser Abgleich statt über die Neuwagenimporte über den CO2-Preis der für den Fahrzeugbestand in einem Ausmass erfolgen, der weit über die kommunizierten Eckwerte des neuen CO2-Gesetzes hinausgeht. Die relative Elektromobilitätsverteuerung durch die Ersatzabgabe müsste durch eine Preissteigerung der fossil verkehrenden Fahrzeuge kompensiert werden.

Titel	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Aufteilung der Ersatzabgabe in die Finanzierungsgefässe NAF und Spezialfinanzierung ist jedoch so anzupassen, dass kein Äquivalent zu «in der Regel 10% der Mineralölsteuer für den NAF» eingeführt wird, da diese Bestimmung bereits überholt ist und dies auch bleiben wird (siehe Fragebögen zum Bundesbeschluss). Ferner ist in der Variante Ladestrom ebenfalls soweit möglich ebenfalls ein Mehrwertsteueräquivalent miteinzubeziehen.

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft anzupassen.

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige Abgabe aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
	Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang jedoch die Ungleichbehandlung mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern

Begründung	diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben.

Titel	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird (analog Mineralölsteuerpflicht Pistenfahrzeuge).

Titel	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen.

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nicht in der vorgesehenen Variante mit der Erhebung am Ladepunkt. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtungen lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante.

Titel	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine Einführung der Abgabe bereits 2030 erachten wir grundsätzlich für verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden. Daher lehnen wir eine Übergangslösung ab dem Jahr 2030 ab.

Titel	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen pauschale Abgaben für Personenwagen und Nutzfahrzeuge grundsätzlich ab. Die Ungleichbehandlung im Vergleich zur allgemeinen Verbrauchsssteuer Mineralölsteuer wäre maximal. Zudem erachten wir, wie bei Frage 3.2 dargelegt, eine Einführung der Abgabe bereits 2030 als verfrüht, sofern die klimapolitischen Massnahmen im CO2-Gesetz ab 2030 nicht erheblich verschärft werden.

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z.B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald grossmehrheitlich vermieden werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar.

	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~d~~; ~~d.mindestes 38 Prozent und höchstens 44 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;~~ ~~e.ein Anteil~~ b Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur bessern Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Teile untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondsfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 38 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent:~~ ~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~ ~~2. der Hälfte~~ ») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die

Gegenvorschlag	Automobilsteuer geschaffen. Das Mehrwertsteueräquivalent, das in Bst. d inkludiert ist, unterstützen wir. Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf zum NAF versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ~~bis.~~ nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 26 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe ~~b.~~ ~~2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung des Betrags.~~ ~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü b~~ Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind bisher alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe (Obergrenze von 25.75% auf 26% gerundet)

	Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleich~~-der Mittel nach Absatz 2 Buchstaben c und cbis:~~ ~~a. die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ en, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auf~~ch al~~~~len Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoff~~s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benach~~-Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe c;~~ ~~b. 28~~ teiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% ist zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» de~~r Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und die Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen sind, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch

	der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 2 Bst. b
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Allerdings hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass bis spätestens 2035 kaum mehr fossile Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Deshalb lehnen wir eine zusätzliche Besteuerung von Elektrofahrzeugen bereits ab 2030 als klimapolitisch kontraproduktiv ab. Diese würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie nicht oder nur noch in geringem Ausmass in Verkehr gesetzt werden, was über die CO2-Gesetzgebung entsprechend zu regeln ist (z.B. durch Neuwagenflottenzielwerte oder durch einen Verzicht auf die Zulassung fossil betriebener Verbrenner) (siehe auch Frage 1.6 des allgemeinen Fragebogens). Eine entsprechende Umsetzungsmöglichkeit finden Sie beim Änderungsantrag zu Artikel 1. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% vernachlässigbar.

Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1~~ Anpassung im Sinne unserer Bemerkungen bei der Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen. Beispielsweise wie folgt: Abs. 1 Der Bund erhebt ab 2035 eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf elektrisch angetriebenen~~n Motorfahrzeugen (Elektrofahrzeuge).~~ ~~2 Als Elektrofahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten:~~ ~~a.batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge;~~ ~~b.Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge~~ Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Art. 10 Abs. 1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2 und nach Artikel 10a. Art. 10a Reduzierte Tarife 1 Der Bundesrat sieht zur Förderung elektrisch angetriebener Peronenwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor, dass ab 2035 bis 2038 ein reduzierter Tarif gilt. Die Reduktion entspricht folgendem Prozentsatz: a 2035: 70 Prozent b 2036: 50 Prozent c 2037: 30 Prozent Änderung anderer Erlasse 8.CO2-Gesetz von 23. Dezember 2011 Art. 10 Zielwerte Bst e (neu) für Personenwagen, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km; Bst f (neu) für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 g CO2/km Auch für Schwere Fahrzeuge ist der Beginn der Abgabe so zu wählen, dass er dann erfolgt wenn dank politischen Instrumenten kaum mehr fossile Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt werden. Für die übrigen Fahrzeugkategorien ist nach dem Vorbild von Art. 8b SVAG auf die Marktduchdringung abzustellen. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, fehlen aktuell die klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die eine Abgabe auf Fahrleistung von E-Fahrzeugen legitimieren würde. Eine Besteuerung der Fahrleistung in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts stellt eine einfach nachvollziehbare Variante dar, die gut mit der Beanspruchung der Infrastruktur, sowie der Umweltbelastung korreliert. Eine Erhebung ist automatisiert umsetzbar und kontrollierbar.

Titel	Art. 2 Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	Wir kritisieren die Ungleichbehandlung von Grenzgänger*innen aus dem Ausland. Während Fahrer*innen von im Ausland immatrikulierten E-Autos für die Fahrt in der Schweiz Steuern zahlen müssen, bezahlen Fahrer*innen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Ausland tanken, in der Schweiz keine Steuern. Damit wird ein ökologisch schädlicher Fehlanreiz gesetzt. Die Abgabe ist daher auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 4 Abgabeobjekt
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Abgabe wird für Fahrten im Zollgebiet mit im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) Elektrofahrzeugen~~Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang, wie in der Stellungnahme zu diesem 2. Abschnitt erläutert, die Ungleichbehandlung mit Verbrennerfahrzeugen. Sofern diese nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erh~~e~~eben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 La tassa non deve essere versata per: a. veicoli elettrici non progettati per circolare su strada, quali trattori, macchine semoventi, carri di lavoro, carri con motore, monoassi, motoslitte e sedie a rotelle motorizzate; b.veicoli elettrici destinati esclusivamente all'uso ufficiale dei beneficiari istituzionali di cui all'articolo 2 capoverso 1 della legge del 22 giugno 2007 sullo Stato ospite (LSO) esentati dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO; c.veicoli elettrici destinati esclusivamente all'uso personale delle persone beneficiarie di cui all'articolo 2 capoverso 2 LSO esentate dall'obbligo fiscale in virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d LSO; d.veicoli elettrici di governi stranieri in missione ufficiale; e.veicoli elettrici esteri della categoria fiscale motoveicoli (art. 8 cpv. 2 lett. f). 2 Il Consiglio federale può prevedere che determinati generi di veicoli elettrici o veicoli elettrici con destinazione d'uso speciale siano esentati interamente o parzialmente dalla tassa, oppure può adottare regolamentazioni speciali. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung auch für Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird.

Titel	Art. 6 Ausnahmen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Abgabepflichtige Personen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
	Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 4 dieses Gesetzes erläutert, fordern wir, dass die Abgabe gleichermassen auch auf ausländische

Begründung	Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhoben wird, um Fehlanreize zu verhindern.

Titel	3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 8 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Höhe der Abgabe bemisst sich nach:~~ ~~a. den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung); und~~ ~~b. dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs.~~ ~~2 Die Abgabe wird für folgende Abgabekategorien festgelegt:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. leichte Nutzfahrzeuge;~~ ~~c. schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport;~~ ~~d. schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~e. Motorräder;~~ ~~f. Motorfahrräder.~~ ~~3 Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei Kombinationen von Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport das höchstzulässige Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.~~ ~~4 Der Bundesrat ordn~~Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahrräder ab, wie in unserer generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz~~z~~ ~~die Elektrofahrzeugarten den Abgabekategorien zu~~argelegt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen die Berechnungsgrundlage für die Fahrleistung. Sie ist leicht verständlich und einfach umsetzbar. Durch die Variable «Fahrzeuggewicht» wird ein Anreiz gesetzt, kleine und damit umwelt- sowie klimafreundliche Fahrzeuge zu benutzen. Mit der expliziten Abrechnung pro Kilometer wird jeder nicht gefahrene Kilometer belohnt, was für die Verkehrswende wertvolle Anreize setzt. Zudem wird mit diesen beiden Variablen auch die Beanspruchung der Infrastruktur sinnvoll erfasst.

Titel	Art. 9 Pauschale Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Abgabe wird pauschal erhoben für Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder.~~ ~~2 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge kann di~~pauschale Abgabe für Motorräder befürworten wir, da für diese Fahrzeuge eine fahrleistungsabhängige ~~e~~Abgabepflichtige Person zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe wählen. ~~3 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und~~ aufgrund des Vollzugsaufwandes unverhältnismässig wäre. Die Abgabe für Motorfahrräder ~~wird die pauschale Abgabe für ein Jahr erhoben.~~ ~~4 Für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder bemisst sich die pauschale Abgabe nach der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet~~lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, ab. Sie würde wünschenswerte Modal-Split-Verschiebungen behindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 10 Abgabetarife
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~1 Die Abgabetarife richten sich nach Anhang 2.~~ ~~2 Der Bundesrat kann das Referenzgewicht in Anhang 2 anpassen, wenn sich das durchschnittliche Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge einer~~

Gegenvorschlag	~~Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert.~~ ~~3 Der Minimaltarif für die fahrleistungsabhängige Abgabe beträgt 1 Rappen pro Kilometer~~Wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze in Abhängigkeit der Anteile an E-Fahrzeugen in der jeweiligen Fahrzeugkategorie zur Anwendung kommen. Wir verweisen auf unseren Vorschlag zu Art. 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 11 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ä~~ändi~~gen parlamentarischen Kommissionen die Abgabetarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung der Abgabetarife oder dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Abgabeerhebung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Geltungsbereich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe unsere Erläuterung dazu in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Daher müssen die Motorfahrräder aus dem Geltungsbereich der Abgabeerhebung gestrichen werden.

Titel	Art. 13 Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~Fahrleistung muss nach einer der folgenden Arten ermittelt werden:~~ ~~a. mit einem Erfassungssystem eines nach Artikel 16 zugelassenen Anbieters; oder~~ ~~b. mittels periodischer Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration).~~ ~~2 Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Fahrleistung nur mit einer der beiden Arten ermittelt werden darf; er kann weitere Ermittlungsarten vorsehen.~~ ~~3 Wird die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt, so wird für die im Ausland gefahrenen Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe des Pauschalabzugs.~~ ~~4 Die abgabepflichtige Person muss zu Beginn der Abgabepflicht die Art~~

	~~angeben, mit der die Fahrleistung ermittelt wird. Ein Wechsel der Ermittlungsart ist einmal pro Abgabeperiode möglich.~~ ~~5 Für ausländische Elektrofahrzeuge, bei denen die Abgabe fahrleistungsabhängig erhoben wird, muss die Fahrleistung mittels Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt werde~~Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Eine automatisierte Übermittlung der Fahrleistung ist nutzerfreundlich und zweckmässig. Zudem würde eine Besteuerung der im Ausland gefahrenen Kilometer bei E-Fahrzeugen, nicht jedoch bei Verbrenner-Fahrzeugen, erstere erheblich benachteiligen. Daher begrüssen wir die Möglichkeit, die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines zugelassenen Anbieters zu messen.

Titel	Art. 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Übermittlung der für die Abgabeerhebung notwendigen Daten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die ~~für die Abgabeerhebung notwendigen Daten, insbesondere die nach Artikel 13 Absatz 1 ermittelte Fahrleistung, muss dem BAZG übermitteln (Anmeldung):~~ ~~a. der Anbieter, wenn die Fahrleistung mit einem Erfassungssystem eines Anbieters ermittelt wird;~~ ~~b. die abgabepflichtige Person, wenn die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration ermittelt wird.~~ ~~2 Für inländische Elektrofahrzeuge umfasst die Anmeldung zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung~~Übermittlung der Daten bei Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen der Abgabe zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 17 Pflichten der Anbieter
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das ist notwendig für eine griffige Umsetzung der automatisierten Übermittlung der Fahrleistung. Diese ist nutzerfreundlich und zweckmässig und daher zu begrüssen. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der Stellungnahme zu Artikel 13 dieses Gesetzes.

Titel	Art. 18 Abgabeperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 20 Entstehung der Abgabeschuld
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1~~ Die Abgabe~~schuld entsteht zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet.~~ ~~2 Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder entsteht die Abgabeschuld zu Beginn der Abgabepflicht~~ für Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu die Erläuterungen in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 21 Fälligkeit der Abgabeschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5. Abschnitt: Kontrollen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Insbesondere Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 24 Grundsatz
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Im Rahmen der Abgabenerhebung führen Kontrollen durch:~~ ~~a. das BAZG an der Zollgrenze und im Zollgebiet bei Fahrzeugen der Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge, bei denen sich die Abgabeerhebung nach dem 4. Abschnitt SVAG richtet;~~ ~~b. das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum für Fahrzeuge der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder und schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport;~~ ~~c. die Kantone im Landesinneren für alle Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Buchstabe a.~~ ~~2 Die Kontrollen können automatisiert durchgeführt werden~~Der Bund muss sicherstellen, dass die Kantone die Abgabe zuverlässig überprüfen.

	Insbesondere bei der Variante zur Selbstdeklaration sind systematische Kontrollen wichtig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Möglichkeit ist notwendig für eine systematische Kontrolle der Selbstdeklaration.

Titel	6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Administrative Massnahmen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 28
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Abgabewiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Hinterziehung der Abgabe

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Übertretung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Est puni d'une amende de 200 francs quiconque, intentionnellement ou par négligence, circule sur le territoire douanier : a. avec un véhicule suisse des catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » : sans immatriculation ; b. avec un véhicule étranger des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » : sans enregistrement au sens de l'art. 17, let. a ou sans avoir payé la redevance forfaitaire ; c. avec un véhicule étranger de la catégorie de redevance « motocycles » : sans avoir payé la redevance forfaitaire. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass ausländische Motorfahrräder von der Busse ausgenommen sind. Da wir die Abgabe für Motorfahrräder generell ablehnen, sind die Motorfahrräder auch aus diesem Absatz zu streichen.

Titel	Art. 33 Strafverfolgung durch das BAZG
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch die Kantone
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 35 Verjährung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	9. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 37 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Bemerkungen zum Anhang 1

Titel	Art. 38 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 37) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Art. 2, al. 2bis 2bis L'hydrogène du numéro 2804.1000 du tarif des douanes utilisé pour l'alimentation des piles à combustible servant à la propulsion des véhicules automobiles est également réputé carburant au sens de la présente loi. Art. 12, al. 3 3 Pour l'hydrogène, la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à : a. 2027,40 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène gazeux ; b. 2080,76 francs par 1000 kg : pour l'hydrogène liquide ; Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales Insertion du numéro du tarif des douanes ci-après entre les numéros 2711.2990 et 2901.1011 ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Abgabe in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 beendet wird. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr verkauft werden dürfen.

Titel	3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	4 BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 10)
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir stimmen nur zu, wenn im Sinne unserer Antwort zur Frage 1.6 im allgemeinen Fragebogen Anpassungen vorgenommen werden. Siehe die beispielshafte Umsetzung betreffend der Artikel 1, 10 und 10a (neu), die wir bei der Rückmeldung zu Artikel 1 aufgezeigt haben. Zudem sind wir grundsätzlich gegen die Besteuerung von Elektro-Motorfahrrädern wie in der generellen Stellungnahme zu dieser Variante festgehalten. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen. So kann der Bund Fehlanreize für den Kauf der - im Vergleich zu E-Fahrzeugen - unökologischen Plug-In-Hybriden verhindern.

Titel	1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	2 Tarife der pauschalen Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
	Wir lehnen die pauschale Abgabe auf Motorfahrräder ab. Siehe dazu die Erläuterung in der allgemeinen Stellungnahme zu diesem Gesetz. Problematisch sehen wir in diesem Zusammenhang zudem die

Begründung	Ungleichbehandlung ausländischer Elektrofahrzeuge mit ausländischen Verbrennerfahrzeugen. Sofern letztere nicht in der Schweiz tanken, werden sie nicht in gleichem Masse besteuert. Damit stellt die Abgabe insbesondere bei Grenzgängern einen Fehlanreiz dar. Die Abgabe ist daher gleichermassen auch auf ausländische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu erheben. Wie im Abschnitt «1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe» erläutert, fordern wir je nach zukünftiger Entwicklung des Elektro-Anteils bei Fahrten von Plug-In-Hybriden eine allfällige Anpassung des Plug-In-Hybrid-Fahrzeug-Tarifs.

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Abgabe auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5 % vernachlässigbar. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Erlass Nr.4 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:~~ ~~b.minde~~ Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens ~~50~~46 Prozent des Reinertrags der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;~~ ~~d.mindestens 40 Proz~~ Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f

Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu.

Bemerkungen:
Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente und ~~höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer~~teilt.

Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung

Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird.

Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen)

Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~1~~2 Buchstabe ~~f~~:

~~e.ein Anteil~~

b

Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!]

Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen~~,~~ ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e~~; der Betrag dieses Anteils e~~») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprie~~:~~echt ~~der Summe von je 9 Prozent:~~

~~1.der Mittel nach Buchstabe c,~~

~~2.der Hälfte~~

end ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%).

Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer ~~auf allen Treibstoffen, ausser~~nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 de~~n~~r F~~lugtreibstoffen,~~

~~ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f;~~

~~2bis Die Summe der Beträge nach~~all sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschatzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden.

Gegenvorschlag

-> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer.

Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27

Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.
Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz ~~2~~1 Buchstaben ~~c und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.~~

~~4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzü~~
~~f~~

Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen.
Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.».
Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1).
Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen.

-> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe.

Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV

Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleich ~~der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer~~ smechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist.

Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz

Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auf ~~den Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.3~~ s Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen.

	(1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» der ~~besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.~~m Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).» ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bund kann besondere Verb~~Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» erauch~~ssteuern erheben auf:~~ ~~f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden.~~ ~~2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben~~ten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Die in der Variante «Ladestrom» vorgesehene Erhebung am Ladepunkt erachten wir aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Nachteile, insbesondere des Umgehungsrisikos (Nutzung Ladepunkte ohne Messung, Ladetourismus) als nicht zielführend. Siehe dazu auch unsere Erläuterungen im allgemeinen Fragebogen zu Fragen 1.2 und 1.3. Wir erachten es bei Wahl der Variante Ladestrom als notwendig, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erst erfolgreich dafür einsetzt, dass die technischen Normen dafür geschaffen werden, den Ladestrom im Fahrzeug zu erheben. Da auch andere Länder vor der Herausforderung stehen, ihre sinkenden Einnahmen aus der Treibstoffbesteuerung zu kompensieren, dürfte die Schweiz mit diesem Anliegen nicht allein sein. Strom, der für bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. Aufgrund fehlender klimapolitischer Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Besteuerung von E-Fahrzeugen bei der aktuellen Gesetzgebung ab (siehe allgemeiner Fragebogen Frage 1.6).

Erlass Nr.5 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der allgemeinen Stellungnahme erwähnt, lehnen wir die Grundzüge des Gesetzes ab, weil wir dessen Umsetzbarkeit bezweifeln und, weil bisher die für eine solche Steuer nötigen klimapolitischen Massnahmen fehlen.

Titel	Art. 1 Gegenstand
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, befürworten wir im Grundsatz die Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Wir haben bei der vorgeschlagenen Variante «Ladestrom» grosse Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit betrifft.

Titel	Art. 2 Begriffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 3 Zuständige Behörde
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	2. Abschnitt: Steuerpflicht
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unseren Stellungnahmen zu Art. 4 und 5 erläutert, lehnen wir sowohl die Besteuerung des Stroms an der Ladeeinrichtung als auch die pauschale Besteuerung von Motorfahrrädern ab.

Titel	Art. 4 Steuerobjekt
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der auf dem Staatsgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt wird (Ladestromsteuer).~~ ~~Variante mit FL: Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben, der im Zollgebiet der Schweiz einer Ladeeinrichtung zugeführt~~Falls der Bund sich für eine Ladestromsteuer entscheidet, würden wir es, wie in der generellen Stellungnahme erläutert, als notwendig erachten, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene erfolgreich dafür eingesetzt hat, dass die technischen Normen dafür geschaffen wi~~.~~erden, den ~~(~~Ladestrom~~steuer)~~ im Fahrzeug zu erheben. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz erläutert, bevorzugen wir die Vorgeschlagene Variante der Abgabe auf der Fahrleistung gegenüber der Steuer auf dem Ladestrom. Bei den aktuell fehlenden klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Abgabe zudem grundsätzlich ab. Sobald Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs in Kraft sind, befürworten wir eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Titel	Art. 5 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die pauschale Steuer für Motorräder befürworten wir, da diese Fahrzeuge, wie im erläuternden Bericht beschrieben, oft über gewöhnliche Haushaltssteckdosen geladen werden und eine Messung dieses Ladestroms unverhältnismässig wäre. Die Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Schnelle E-Bikes und Cargobikes haben aufgrund ihrer Ressourcen- und Energieeffizienz ein grosses Potenzial zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Eine Verschiebung des Modal-Splits von schwereren Fahrzeugkategorien zu E-Bikes und Cargobikes ist eine zu fördernde Entwicklung. Gleichzeitig sind die zu erwartenden Einnahmen der pauschalen Steuer auf diese Fahrzeuge im Vergleich zu den erwarteten Gesamteinnahmen mit rund 0.5% im Jahr 2030 vernachlässigbar.

Titel	Art. 6 Steuerpflichtige Personen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 7 Steuernachfolge

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3. Abschnitt: Steuertarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in unserer Stellungnahme zu Art. 8 dargelegt, lehnen wir die vorgeschlagenen Steuertarife ab.

Titel	Art. 8 Tarife
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Tarif~~Strom, der für ~~die Ladestromsteuer beträgt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.~~ ~~2 Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach Anhang 2~~bidirektionales Laden vorübergehend im Auto gespeichert ist, darf nicht unter die Ladestrombesteuerung fallen. Ohne diese Ausnahme würde das für unser Stromnetz wichtige bidirektionale Laden von Fahrzeugen unrentabel. Stattdessen fordern wir in den Anfangsjahren einer allfälligen Ladestrombesteuerung einen zusätzlichen Rabatt auf die Fahrstromsteuer bidirektional ladender Fahrzeuge. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In einer Übergangsphase könnten reduzierte Steuersätze zur Anwendung kommen. Wir lehnen pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale Steuern stellen eine Flatrate für Vielfahrer dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. Die pauschale Steuer auf Motorfahrräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Stellungnahme zu Artikel 5.

Titel	Art. 9 Veranlagung nach Ermessen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 10 Teuerungsausgleich
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Der Bundesrat kann nach Anhörung der~~Buchstabe b ist zust~~ändigen parlamentarischen Kommissionen die Steuertarife um die Teuerung erhöhen, wenn:~~ ~~a. seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich der Steuertarife der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen ist; und~~ ~~b. der Bedarf ausgewiesen ist.~~ ern durch eine Bestimmung, dass dies nur möglich ist, wenn die Reserve des NAF unter 500 Mio. fällt, analog der Regelung zur Umsetzung einer beschlossenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Bekanntlich ist die mit der NAF-Reform beschlossene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlag mangels Finanzbedarfs noch immer nicht umgesetzt worden. Zumindest bzgl. Teuerungsausgleich soll hier eine gewisse Annäherung der Steuerpflicht der Elektrofahrzeuge an die Situation bei den Verbrennern geschaffen werden. Wir sehen keinen Grund Elektrofahrzeuge zu benachteiligen indem für diesen Fall nur vage festgalten wird, dass der Bedarf «ausgewiesen» sein

	muss, während beim Mineralölsteuerzuschlag explizit ein Vorbehalt bzgl. der Höhe der Reserve besteht.

Titel	4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 11 Steuerbefreiung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 12 Steuerrückerstattung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Die Ladestromsteuer wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung für den von einem Elektrofahrzeug über diese Ladeeinrichtung zurückgespeisten Ladestrom rückerstattet.~~ ~~2 Ein Anteil der Ladestromsteuer wird rückerstattet für Ladestrom, der zu einem der folgenden Zwecke verwendet wird:~~ ~~a. Landwirtschaft;~~ ~~b. Forstwirtschaft;~~ ~~c. Naturwerkstein-Abbau.~~ ~~3 Ladestrom, der für die Land- und Forstwirtschaft verwendet wird, berechtigt nur zur Rückerstattung, wenn keine Rückerstattung nach Artikel 18 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 erfolgt.~~ ~~4 Die Steueranteile, die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind, werden für den Ladestrom von Pistenfahrzeugen rückerstattet~~Wir fordern, dass der Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für alle Non-Road-Fahrzeuge verlangt wird. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Während Non-Road-Fahrzeuge nicht von den Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr profitieren, verursachen auch sie externe Kosten. An diese bezahlen Strassenfahrzeuge und Pistenfahrzeuge mit dem Bundeskassen-Anteil der Steuer einen Beitrag. Wir fordern daher, den Bundeskassen-Anteil der Fahrleistungs- oder Ladestrombesteuerung für Non-Road-Fahrzeuge.

Titel	Art. 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 14 Ladestromsteuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 15 Pauschale Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen

Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~Die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen sind verpflichtet:~~ ~~a. die Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszurüsten;~~ ~~b. die Ladeeinrichtungen für deren Registrierung dem zuständigen Verteilnetzbetreiber oder, wenn kein solcher besteht, dem BXXX zu melden;~~ ~~c. sicherzustellen, dass die Messeinrichtun~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend bei der vorgeschlagen ~~den Ladestrom während des Ladevorgangs ununterbrochen messen und erfassen;~~ ~~d. sicherzustellen, dass die Messdaten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden~~ Erhebung am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden. Es ist damit zu rechnen, dass in grossem Umfang Umgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen sowie in gewissem Umfang auch über Ladetourismus stattfinden werden. Insbesondere die Nutzung nicht registrierter Ladeeinrichtung lässt sich voraussichtlich nur sehr schwer durch Kontrollen verhindern. Daher haben wir grosse Zweifel an der Umsetzbarkeit dieser Variante. Auf jeden Fall wäre ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.

Titel	Art. 19 Datenplattform
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer wird die Datenplattform nach den Artikeln 17g17i StromVG genutzt.~~ ~~2 Über die Datenplattform können die zur Erhebung und Einziehung der Ladestromsteuer notwendigen Stamm- und Messdaten der Ladeeinrichtung bearbeitet und den an der Erhebung und Einziehung beteiligten Stellen zugänglich gemacht werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Datenbearb~~Die Datenplattform muss eine Steuerbefreitung~~. Er erlässt dabei insbesondere die technischen und organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Daten.~~ ~~3 Der Betreiber der Datenplattform wird für seinen mit der Erhebung der Ladestromsteuer verbundenen Aufwand entschädigt. Die Entschädigung wird aus den Einnahmen der Steuer finanziert. Der Bundesrat legt die Höhe der Entschädigung fest.~~ ~~4 Das BXXX und die Verteilnetzbetreiber können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Daten der Datenplattform bearbeit~~für bidirektional geladenen Strom ermöglich~~en~~. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Siehe unsere Stellungnahme zu Artikel 8.

Titel	Art. 20 Datenschutz
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	~~1 Der Ladestrom wird über zertifizierte Messeinrichtungen in oder bei den Ladeeinrichtungen ermittelt, welche den über die Ladeeinrichtung zugeführten Strom und gegebenenfalls den zurückgespeisten Strom messen und die Messdaten automatisch an die Datenplattform übermitteln. 2 Werden die Messdaten nicht automatisch an die Datenplattform übermittelt, so muss die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Strommenge von sich aus an die Datenplattform übermitteln.~~ Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen ~~(~~Selbstdeklaration~~).~~ ~~3 Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen an die zertifizierten Messeinrichtungen sowie deren weitere Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten fest. Er regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und -übermittlung bei der Selbstdeklaration~~ der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 22 Entstehung der Steuerschuld
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 23 Steuerperiode
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 24 Fälligkeit und Verjährung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen wäre, wie in unserer Antwort auf Artikel 21 dieses Gesetzes erwähnt, zwingend, insbesondere bei der vorgeschlagenen Selbstdeklaration der Messdaten der Strommenge am Ladepunkt.

Titel	Art. 27 Aufsicht
Akzeptanz	Zustimmung

Gegenvorschlag	--
Begründung	Umgehungen sind insbesondere bei der vom Bund vorgeschlagenen Abgabevariante «Ladestrom» zu befürchten. Daher sind systematische Kontrollen unerlässlich.

Titel	Art. 28 Amtshilfe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	6. Abschnitt: Rechtsschutz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 29 Grundsatz
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 30 Rechtsmittel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	7. Abschnitt: Strafbestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 31 Steuerwiderhandlungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 32 Hinterziehung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 33 Gefährdung der Steuer
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 34 Strafverfolgung durch das BXXX
Akzeptanz	Enthaltung

Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	8. Abschnitt: Schlussbestimmungen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen der Änderung anderer Erlasse, sowie die vorgeschlagene pauschale Steuer als Übergangsbestimmung ab. Siehe unsere entsprechenden Erläuterungen zu Art. 36, Art. 37 sowie Anhang 1 und 2.

Titel	Art. 35 Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 36 Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe 1. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wir lehnen eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab, solange die notwendigen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs weiterhin fehlen.

Titel	Art. 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	~~1 Der Bundesrat kann bis zur Bereitstellung der für die Erheb~~Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, hat die Einführung ~~d~~ einer Ladestromsteuer ~~nach Artikel 4 notwendigen technischen Einrichtungen eine pauschale Steuer auf folgenden Elektrofahrzeugarten erheben:~~ ~~a. Personenwagen;~~ ~~b. Kleinbussen;~~ ~~c. Lieferwagen;~~ ~~d. leichten Motorwagen.~~ ~~2 Er bestimmt den Beginn und das Ende der pauschalen Besteuerung.~~ ~~3 Die Höhe der p~~In Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf höchstens wenige Fälle beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir eine Übergangsbesteuerung von Elektrofahrzeugen ab 2030 ab. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 8 dieses Gesetzesentwurfs erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab, mit Ausnahme der Kategorie der Motorräder, sowie für ausländische Fahrzeuge. Auch pauschale Steuern für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge während einer Übergangsfrist lehnen wir ab. Pauschale~~n~~ Steuer ~~richtet sich nach Anhang 3~~n stellen eine Flatrate für Vielfahrende dar und belasten Nutzerinnen und Nutzer mit geringer Fahrleistung übermässig. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	Art. 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--

Begründung	--

Titel	Art. 39 Referendum und Inkrafttreten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 1 (Art. 36) Änderung anderer Erlasse
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue: ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Wie in der Stellungnahme zu Art. 36 erwähnt, lehnen wir, bis die notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen sind, eine Besteuerung von erneuerbarem Wasserstoff als Treibstoff ab. Siehe unsere detaillierten Erläuterungen dazu in der Stellungnahme zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes.

Titel	1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen, dass Wasserstoffantriebe im Gesetz berücksichtigt sind, auch wenn sie aktuell deutlich geringere Bedeutung haben als Elektroantriebe. Analog zur Steuer auf Elektrofahrzeuge hat die Einführung einer solchen Steuer in Abstimmung mit den klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erfolgen. In der CO2-Gesetzgebung fehlen aktuell die nötigen Massnahmen, um sicher zu stellen, dass die Zulassung von neuen Verbrennerfahrzeugen bis spätestens 2035 auf wenige Fahrzeuge beschränkt bleibt. Aufgrund dieser Umstände lehnen wir auch eine zusätzliche Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen bereits ab 2030 ab. Diese würde die Attraktivität der emissionsarmen Wasserstoffantriebe im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen zu stark schwächen und die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bremsen. Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von Wasserstofffahrzeugen ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren kaum mehr verkauft werden.

Titel	2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
	~~Art. 17g Abs. 1 Bst. e und 4 Bst. f~~ ~~1 Der Austausch von Mess- und Stammdaten zwisch~~aufgrund der noch fehl~~en~~ den ~~Beteiligten nach Artikel 17f Absatz 1 erfolgt für die folgenden Zwecke über eine zentrale Datenplattform:~~ ~~a. Erhebung~~ klimapolitischen Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs lehnen wir die Steuer auf de~~r~~n Ladestrom~~steuer~~ für Elektr~~ofahrzeuge nach dem E-Fahrzeugsteuergesetz vom … (EFzStG).~~ ~~4 Der Bundesrat regelt die Prozesse des Datenaustausches und die näheren Aufgaben des Datenplattformbetreibers. Er kann die Datenplattform um folgende Funktionalitäten und Prozesse erweitern:~~ ~~b. Bearbeitung von Mess- und Stammdaten von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zwecks Erhebung der Steuer gemäss EFzStG durch die V~~

Gegenvorschlag	isches Fahrzeuge ab. Jede weitere Gebühr, die diese Abgabe gegenüber Verbrennerfahrzeugen sogar erhöht, ist zu verm~~eil~~~~netzbetreiber.~~ ~~Art. 17i Abs. 3 und 3bis~~ ~~3 Er deckt die Kosten, die ihm für die Zwecke nach den Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstaben a–d entstehen, durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt, das er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber~~ den. Die beim Bund anfallenden Kosten sollen aus dem NAF, also aus den Erträgen der~~hebt.~~ ~~3bis Die Kosten, die ihm für den Zweck nach Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe c entstehen, werden nach Artikel 19 Absatz 3 EFzStG durch den Bund entschädigt~~ Mineralöl- und der Ladestrombesteuerung gedeckt werden. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	--

Titel	4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 2 (Art. 8 Abs. 2) Pauschale Steuer
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Wie in der Stellungnahme zu Artikel 5 dieses Gesetzes erwähnt, befürworten wir die pauschale Steuer für Motorräder, lehnen sie für Motorfahrräder aber ab. ~~gelöschter Inhalt~~ geänderter oder addierter Inhalt
Begründung	Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.

Titel	Anhang 3 (Art. 37 Abs. 3) Pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer (Übergangsbestimmung)
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Gesetz dargelegt, lehnen wir grundsätzlich eine Steuer auf den Ladestrom für E-Fahrzeuge ab, solange klimapolitische Massnahmen zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs fehlen. Daher ist eine Besteuerung ab 2030 verfrüht. Wie in der Stellungnahme zu Artikel 37 erwähnt, lehnen wir pauschale Steuern ab. Sollte das Bedürfnis bestehen, den Rückgang der Einnahmen aufgrund einer späteren und gestaffelten Einführung der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu kompensieren, wäre wenn schon die Mineralölbesteuerung (Erhöhung der Steuer oder des Zuschlags) zu ändern. Plug-In-Hybride weisen eine deutlich schlechtere Ökobilanz auf als E-Fahrzeuge. In Praxis haben sie auch eine erheblich schlechtere Ökobilanz als vom Bund angenommen. Daher sind mögliche steuerliche Vorteile gegenüber E-Fahrzeugen sehr kritisch zu begutachten. Auf keinen Fall dürfen Anreize gesetzt werden, statt einem E-Fahrzeug ein Plug-In-Hybrid-Fahrzeug zu kaufen. Plug-In-Hybride fahren aktuell zu etwa 50 % mit elektrischer Energie. Wegen steigender Reichweite könnte diese Zahl steigen. Wir empfehlen daher, die Entwicklung dieses Parameters zu verfolgen, um den Prozentsatz in Zukunft gegebenenfalls anzupassen.