



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Online via "Consultations"

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.5615
Unser Zeichen: ks

Sarnen, 12. Dezember 2025

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat, *geschätzter 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.

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 Transportunternehmen investieren hohe Beträge in die Dekarbonisierung ihrer Flotte. Dieses private Engagement beschleunigt den Transformationsprozess und soll belohnt und nicht verhindert werden.
4. Motorfahräder 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