

Zusammenfassung der eingereichten Rückmeldung

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
Kontaktperson	Roman Rosenfellner (roman.rosenfellner@astra.admin.ch) , Manfred Zbinden (manfred.zbinden@astra.admin.ch)
Telefon	+41 58 463 23 59

Kontakt Information der einreichenden Stelle

Name (Firma/Organisation)	Kanton Obwalden
Abkürzung	--
Zuständige Stelle	--
Adresse	--, 6061 Sarnen
Kontaktperson Vorname	Sandro
Kontaktperson Name	Kanits
Telefonnummer (Rückfragen)	--
Eingereicht am	12.12.2025

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.pdf Stellungnahme_SSD.docx

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / 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 Verbrenner- und Elektrofahrzeugen erreicht ist, soll die Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt werden.
Anhang	

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / 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.
Anhang	

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / 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.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Energieeffizienz 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.
Anhang	

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

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

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
Anpassungen / 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.
Anhang	

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

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

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

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
Anpassungen / 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 berücksichtigen und energieeffizientere Antriebe mit tieferen Umwelt- und Gesundheitswirkungen bevorzugen.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Motorfahrräder mit positiven externen Nutzen sollten keine Abgabe entrichten. Motorräder mit negativen externen Effekten (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung) entrichten eine Abgabe.
Anhang	

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

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
Anpassungen / 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 vertretbar.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Übergangshalber kann darauf verzichtet werden. In Zukunft sollten auch Non-Road Fahrzeuge für ihre externen Effekte aufkommen.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / 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.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Dies würde dem Verursacherprinzip widersprechen.
Anhang	

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

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / 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.
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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

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
Anpassungen / 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.
Anhang	

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

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	--
Anhang	

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	--
Anhang	

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	--
Anhang	

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	--
Anhang	