

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

Eröffnung	26.09.2025
Eingabefrist	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
Kontaktperson	Roman Rosenfellner (roman.rosenfellner@astra.admin.ch), Manfred Zbinden (manfred.zbinden@astra.admin.ch)
Telefon	+41 58 463 23 59

Wichtige Hinweise/Informationen

1. Tragen Sie Ihre Rückmeldungen bitte direkt in dieses Antwortformular ein und verwenden Sie kein separates Dokument.
2. **Die blau hinterlegten «Standard-Felder»** werden beim Upload auf «Consultations» nicht übernommen. Wir bitten Sie, die Kontaktinformationen direkt in «Consultations» zu bearbeiten.
3. Bitte wählen sie bei einer Rückmeldung jeweils ein «Akzeptanzkriterium»
4. Das Eingeben einer Rückmeldung ist freiwillig, wenn Sie jedoch bei der Rückmeldung etwas eingeben, müssen Sie ein Akzeptanzkriterium gewählt haben sonst wird die Eingabe nicht berücksichtigt.
5. Bitte nehmen Sie keine Formatierungsänderungen innerhalb der Felder vor. Unterhalb der Felder vor dem Seitenumbruch können Sie Notizen und Kommentare hinterlegen, diese werden beim Hochladen nicht berücksichtigt.
6. Unter Hilfe & Kontakt finden Sie eine kurze Anleitung zur Nutzung der «Word-Vorlage»: [Hilfe & Kontakt - Upload-Word](#)
7. Bei Fragen steht Ihnen der Fachdienst «Consultations» gerne zur Verfügung: consultations@gs-edi.admin.ch

Kontakt "Stellungsnehmende" Information

Organisation / Firma	
Abkürzung	
Zuständige Stelle	
Adresse	
Vorname	
Name	
Telefonnummer (Rückfragen)	
Eingereicht am	

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

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 Inverkehrsetzung 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 ebenso wenig, 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 Elektromobilitätsbesteuerung 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 Motorfahräder 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.
--	--

Detaillierte Stellungnahme

Titel / Frage	1. Allgemeine Einschätzungen
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage, die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	

Titel / Frage	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
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 Motorfahräder lehnen wir, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt, ab.

Titel / Frage	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
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 / Frage	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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.

UTitel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
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 / Frage	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 Motorfahräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme.

Titel / Frage	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	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. 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 berechnete) Zweifel an der Vorlage obsiegen.

Das vom Bundesrat skizzierte 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 längst 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 Innovationen 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 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 Ausgangslage 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 / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
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 / Frage	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Fahrleistung», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	

Titel / Frage	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	2.2 Befürworten Sie die Tarifiedferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
Begründung	Wir lehnen eine Abgabe auf die Kategorie der Motorfahräder ab, wie in der generellen Stellungnahme dargelegt.

Titel / Frage	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
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 / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 / Frage	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
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 / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 Motorfahräder. Siehe dazu unsere generelle Stellungnahme zur Vorlage.

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
Begründung	Die Möglichkeit der Selbstdeklaration ist mit entsprechenden Kontrollen zu begleiten, um Umgehungen zu verhindern.

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
Begründung	Ja, sofern ausreichend Kontrollen stattfinden.

Titel / Frage	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?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 / Frage	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Ladestrom», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	

Titel / Frage	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
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 / Frage	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	

Titel / Frage	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	Wir sind einverstanden mit der pauschalen Besteuerung von Motorrädern. Die Abgabe auf Motorfahräder lehnen wir ab. Siehe dazu unsere Erläuterungen in der generellen Stellungnahme.

Titel / Frage	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)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung	Das Verbot wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebungsmethode, die Durchsetzung dürfte jedoch schwierig werden.

Titel / Frage	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung	Ein engmaschiges Kontrollsystem, das in der Lage wäre, Steuerumgehungen wirksam zu vermeiden, wäre zwingend bei der vorgeschlagenen Erhebung am Ladepunkt.