

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 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.

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.

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.

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

strasseschweiz 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. 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 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 Personewagen 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 Personewagen und auf 40% der Neuimmatrikulationen von Stecker-LKW festzulegen.
- Die Ziele und Zielwerte für CO₂-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

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'O' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Olivier Fantino
Geschäftsführer