



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

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026 sg-v/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 sg-v 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 bemisst 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 sg-v unterstützt den Grundsatz, dass alle Nutzer der Mobilitätsinfrastrukturen gleichermassen zu deren Finanzierung beitragen sollen. Dazu müssen für den sg-v jedoch gewisse Grundbedingungen erfüllt sein. Auf diese, sowie auf die in der Vorlage vorgeschlagenen Umsetzungsvarianten einer Abgabe/Steuer für Elektrofahrzeuge geht der sg-v 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 sg-v 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 Strassen-transportbranche

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 vorbeiziehen – denn Elektrofahrzeuge werden von den Kunden nicht in einer 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 Elektrofahrzeuge 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

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. Bitte beachten Sie, dass pro Textfeld maximal 10000 Zeichen vom Tool übernommen werden. Längere Inhalte werden abgeschnitten.
7. Unter Hilfe & Kontakt finden Sie eine kurze Anleitung zur Nutzung der «Word-Vorlage»: [Hilfe & Kontakt - Upload-Word](#)
8. Bei Fragen steht Ihnen der Fachdienst «Consultations» gerne zur Verfügung: consultations@gs-edi.admin.ch

Kontakt "Stellungsnehmende" Information

Organisation / Firma	Schweizerischer Gewerbeverband
Abkürzung	sgv
Zuständige Stelle	
Adresse	Schwarztorstrasse 26, 3001 Bern
Vorname	Michèle
Name	Lisibach
Telefonnummer (Rückfragen)	031 380 14 14
Eingereicht am	09.01.2026

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

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Siehe dazu Ausführungen im Begleitschreiben

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)	JA
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Daher fordert der sgV, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuereinnahmen zweckgebunden in den NAF fliessen sollen.</p>

Titel / Frage	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p>

Titel / Frage	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p> <p>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.</p>

Titel / Frage	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Aus diesem Gründen bevorzugt der sgv die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom».</p>

Titel / 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
Begründung / Bemerkung	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 / 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 / Bemerkung	<p>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.</p>

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)	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Um die negativen Auswirkungen auf die Automobil- und Strassentransportbranche abzumildern, fordert der sgV daher eine Staffelung der neuen Abgabe/Steuer ab dem Einführungszeitpunkt 2030.</p>

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)	NEIN
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p> <p>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.</p>

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 / Bemerkung	

Titel / Frage	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	<p>Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen gestaltet sich die Implementierung einfach, da die Erfassung über die bereits in den Fahrzeugen vorhandenen Systeme der LSVA erfolgen kann.</p> <p>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.</p>

Titel / Frage	2.2 Befürworten Sie die Tariffdifferenzierung 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
Begründung / Bemerkung	

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 / Bemerkung	

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 / Bemerkung	

Titel / Frage	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahräder» (Ziff. 2.1.3.5–6 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	

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
Begründung / Bemerkung	<p>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.</p>

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 / Bemerkung	

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)	JA
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	NEIN
Begründung / Bemerkung	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 / 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)	NEIN
Begründung / Bemerkung	Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10.

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
Begründung / Bemerkung	Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10.

Titel / Frage	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabbeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdекlaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	<p>Siehe dazu Ausführungen zu Frage 2.10.</p> <p>Zur Kompensation von im Ausland gefahrenen Kilometern befürwortet der sgV den in der Vorlage vorgesehenen Pauschalabzug.</p>

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)	JA
Begründung / Bemerkung	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 / Frage	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	

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)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	