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	Verkehrs-Club der Schweiz VCS
Abkürzung	
Zuständige Stelle	
Adresse	
Vorname	
Name	
Telefonnummer (Rückfragen)	
Eingereicht am	

Rückmeldung zum: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung	Wir befürworten die Einführung einer Besteuerung von E-Fahrzeugen erst ab dem Zeitpunkt, ab dem neue Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie mit Verbrennungsmotoren nur noch in Ausnahmefällen verkauft werden, also beispielsweise ab 2035 statt 2030, falls das CO2G entsprechend geändert wird. Damit die Schweiz das verfassungsmässige Netto-Null-Ziel erreicht, muss der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen sehr bald verhindert werden. Daher erachten wir die vorgeschlagenen Verfassungsänderungen als sinnvoll unter der Bedingung, dass eine Steuer erst nach oder gleichzeitig mit den notwendigen klimapolitischen Massnahmen beschlossen wird. Eine Erhebung von Abgaben auf die Kategorie der Motorfahrräder 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. Wie in unserer Stellungnahme zu Artikel 86 erläutert, fordern wir, dass die Beiträge innerhalb des NAF an die Agglomerationsprogramme durch eine entsprechende Gesetzesänderung verdoppelt werden und, dass auf weitere Ausbauten des Nationalstrassennetzes verzichtet wird. Insbesondere Projekte, die eine Modal-Split-Reduktion des MIVs zur Folge haben, dem Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes dienen oder die Siedlungsverträglichkeit des bestehenden Netzes steigern, müssen gefördert

	werden. Unter diesen Bedingungen stimmen wir den vorgeschlagenen Verfassungsänderungen zu.

Detaillierte Stellungnahme

Titel / Frage	I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag / Bemerkung	
Begründung	

Titel / Frage	Art. 86 Abs. 2 Bst. b, d, e und ebis sowie Abs. 2bis und 4
Artikel Detail / andere Informationen	2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen: b.mindestens 50 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d; d.mindestens 40 Prozent und höchstens 46 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; e.ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Betrag dieses Anteils entspricht der Summe von je 9 Prozent: 1.der Mittel nach Buchstabe c, 2.der Hälfte Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, ebis. 6 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f; 2bis Die Summe der Beträge nach Absatz 2 Buchstaben e und ebis darf 310 Millionen pro Jahr nicht übersteigen; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags. 4 Der Spezialfinanzierung werden die folgenden Mittel gutgeschrieben, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e: a.die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; b.30 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag / Bemerkung	Gegenantrag: Abs. 2 Bst b mindestens 17% des Reineratrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Buchstabe d Abs. 2 Bst d 39 Prozent der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Abs. 1 Buchstabe f Abs. 2 Bst. f: streichen Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f

	Den Änderungen bzgl. BIF-Bevorschussung (Abs. 2 Bst. e und ebis und Abs. 2bis) stimmen wir zu. Bemerkungen: Zur besseren Verständlichkeit wird der oben erwähnte Gegenvorschlag hier in die einzelnen Elemente untereilt. Bemerkungen zu den Teilen mit Zustimmung Zu Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. a: Der durch diese Formulierung gewonnene finanzpolitische Spielraum sorgt für eine Gleichbehandlung mit der Bahninfrastrukturfondsfondfinanzierung, bei der ein Teil der LSVA (sogar ohne Nennung einer Obergrenze) statt für den BIF für die Bundeskasse verwendet werden kann und bereits wird. Teil 1: Abbildung des status quo (Abs. 2 Bst. f streichen) Abs. 2 Bst. d 39 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b Abs. 2 Bst. f streichen [=aktuelle Politik ante Entlastungprogramm 27!] Abs. 2 Bst. f («in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e») wird bereits heute aus finanzpolitischen Gründen nicht mehr praktiziert. Da das Entlastungprogramm 27 die Einlagen in den NAF zusätzlich reduzieren will, wird auch in den nächsten Jahren von dieser Regel abgewichen werden. Entsprechend ist diese Bestimmung mit dieser Formulierung nicht mehr angemessen, zumal diese starre Vorgabe (Priorisierung der Finanzpolitik sei quasi nur in Ausnahmefällen zu tolerieren) dem neuen Buchstabe b dieses Absatzes mit einer finanzpolitisch sehr offenen Formulierung offensichtlich widerspricht. Als Folgeanpassung ist in Abs. 2 Bst. d auf eine Bandbreite zu verzichten. Der finanzpolitische Spielraum wird demnach ausschliesslich über die Automobilsteuer geschaffen. Gemäss Erl. Bericht, S. 132 ist die Abgabe auf Ladestrom mindestens teilweise mehrwertsteuerpflichtig, entsprechend ist ein Mehrwertsteueräquivalent bei der Aufteilung der Mittel mitzuberücksichtigen. Entsprechend ist der Betrag tiefer als 40 Prozent, aber höher als 38 Prozent zu wählen (z.B. 39%). Teil 2: Angleichung, um die NAF-Reform mit ihrer Mischfinanzierung endlich vollständig umzusetzen

	Abs. 2 Bst. b mindestens 17% des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen (Art. 13 Abs. 4 NAFG), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschätzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (…) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (…) tiefer sein wird als prognostiziert“ (Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben, was sich bei der aktuellen Finanzlage nun rächt. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung analog der FABI-Reform bei der Bahnfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden. -> Korrektur des Finanzbedarfs aufgrund des falsch geschätzten Mittelbedarfs der Vergangenheit in Art. 86 Abs 2 Bst. b um 200 Mio./Jahr ergibt aktuell ca. einen Mindestanteil von 17% statt 50% der Automobilsteuer. Teil 3: Abbildung der Entscheide des Entlastungsprogramms 27 Abs. 4 Bst. a höchstens 46 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e. Abs. 4 Bst. b höchstens 27 Prozent des Reinertrags der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f Das EP 27 will die NAF-Einlagen um 100 Mio./Jahr kürzen. Diesem Vorschlag sind alle Parlamentskommissionen gefolgt, inklusive die beiden Verkehrskommissionen. Die Vorlage zum EP 27 nimmt jedoch nur eine Mittelumlagerung vor, weil der Bundesrat entgegen der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard auf eine Verfassungsänderung verzichtet. Stattdessen werden 100 Mio/Jahr vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben (siehe erläuternder Bericht zum

	Entlastungsprogramm, S. 27: «Die Einsparungen von 100 Mio. werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.». Die Expertengruppe Gaillard hat hingegen eine Verfassungsänderung gefordert (1). Da der Bund bereits angekündigt hat, weitere Entlastungsprogramme zu planen und im Falle einer Ablehnung des Entlastungsprogramms 27 in einer allfälligen Volksabstimmung bei den Massnahmen ohne Gesetzesänderung Mittel zu kürzen (wozu auch die Einlagen in den NAF gehört) ist der finanzpolitisch Spielraum durch eine entsprechende Obergrenze auszubauen. -> Entsprechende Kürzung der Mittel der Spezialfinanzierung in Abs. 4 um 100 Mio./Jahr in Buchstabe a mit Flexibilität für allfällige weitere Einsparungen und anteilsmässig in gleichem Umfang für Buchstabe b für die neue Abgabe. Teil 4: Nutzung von Artikel 86 Abs. 5 BV Im Sinne der Logik der Verkehrsinfrastrukturfinanzstrukturreformen FABI und NAF ist der Unterhalt prioritär vor dem Ausbau zu finanzieren. Entsprechend sind prioritär auch Einnahmenrückgänge in der Spezialfinanzierung auszugleichen, da diese dem Kantonstrassenunterhalt und dem Güterverkehr dienen. Letzterem ist in der aktuellen Situation mit Angebotsabbau das Entziehen von Mittel absolut zu vermeiden ist. Eigens dafür würde mit Abs. 5 ein Ausgleichsmechanismus geschaffen, der unverzüglich zu aktivieren ist. Teil 5: Stärkung der Agglomerationsprogramme per Gesetz Art. 17f Mineralölsteuerverwendungsgesetz Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 18-24 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben. Innerhalb des NAF müssen die Gelder an Agglomerationsprogramme durch Gesetzesänderung verdoppelt werden, auch als Reaktion auf den verminderten Nationalstrassenausbau gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Expertenbericht Verkehr 45 im Vergleich zur vorgängigen Planung künftiger Engpassbeseitigungsprogramme. Zudem steht die Forderung im Raum, die BIF-Ausgaben zu

	reduzieren, indem Tram- und Metroprojekte künftig gegenüber S-Bahnausbauten mit ihrer 100% Finanzierung durch den Bund nicht mehr gleichermassen benachteiligt sind, d.h. den vom Bund mitzufinanzierenden Anteil von aktuell maximal 50% zu erhöhen. (1): Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung (2024): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Handen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» dem Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen bedarf somit einer Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal»).»
Begründung	Neben den oben erwähnten finanztechnischen Gründen sprechen insbesondere auch folgende Umstände für die oben erwähnten Anpassungen: Die Mineralölbesteuerung und der Automobilsteuer sind eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe (wie z.B. die Bier- oder Tabaksteuer). Der Bevölkerung ist diese Sichtweise wichtig, dass diese Verbrauchssteuern zwischen Bundeskasse und Strassenfinanzierung aufzuteilen ist, hat sie doch die Volksinitiative für eine angeblich faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) mit über 70% abgelehnt. Eine Teilzweckbindung für die Verkehrsfinanzierung ist deshalb bereits ein Zugeständnis, das in Anbetracht der Finanzlage des Bundes und des künftigen Mittelbedarfs für aus der Bundeskasse zu finanzierende Aufgaben zu redimensionieren ist. Dass der Bund mehr Gelder zurückbehält, ergibt sich auch daraus, dass der Allgemeinheit höhere Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr entstehen werden als bis vor kurzem geschätzt. Das ARE hat die externen also nicht gedeckten Verkehrskosten massiv nach oben korrigiert, vor allem weil die Klimaschadenskosten bisher unterschätzt worden sind (2). Als dritter Faktor kommt hinzu, dass die Bevölkerung gegenüber

	jenem Teil der NAF-Ausgaben zunehmend kritisch eingestellt ist (siehe Ablehnung Strategisches Entwicklungsprogramm 2023 im November 2024) und auch der Expertenbericht Verkehr 45 im Auftrag des Bundesrates dem Bund den Verzicht einer Reihe von bisher geplanten Ausbauvorhaben nahelegt. Eine solche Priorisierung entspricht auch der Empfehlung der Expertengruppe Gaillard. (2): Ecoplan (2024): Externe Effekte des Verkehrs 2021. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Raumentwicklung (2025): Faktenblatt Externe Effekte des Verkehrs – Resultate 2022. Bundesamt für Raumentwicklung.; Bundesamt für Statistik (2025): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2022. Bundesamt für Statistik.

Titel / Frage	Art. 131 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2
Artikel Detail / andere Informationen	1 Der Bund kann besondere Verbrauchssteuern erheben auf: f.Antriebsmitteln von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Buchstabe e betrieben werden. 2 Er kann auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, einen Zuschlag erheben.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag / Bemerkung	Die vorgeschlagene Variante «Ladestrom» erachten wir wie in der generellen Stellungnahme zu diesem Bundesbeschluss erläutert als nicht zielführend. Zudem lehnen wir die Einführung einer Abgabe auf Ladestrom ab 2030 wegen fehlender klimapolitischer Begleitmassnahmen ab.
Begründung	

Titel / Frage	Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 2bis
Artikel Detail / andere Informationen	2 Bis zum Abschluss von Verzinsung und Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 werden die Mittel nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstaben e und ebis statt dem Fonds nach Artikel 86 Absatz 2 der Spezialfinanzierung Strassenverkehr nach Artikel 86 Absatz 4 gutgeschrieben. 2bis Der Bundesrat kann die Mittel nach Absatz 2 bis zum 31. Dezember 2018 zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und anschliessend zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 verwenden. Die Mittel berechnen sich nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstaben e und ebis.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung
Gegenvorschlag / Bemerkung	
Begründung	

Titel / Frage	II Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung
Gegenvorschlag / Bemerkung	
Begründung	