



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 7. Januar 2025

Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Nebst der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung auf klimaschonende und flächeneffiziente Verkehrsmittel ist die Dekarbonisierung ein zentrales Handlungsfeld für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Elektromobilität spielt dabei als Antriebstechnologie die Schlüsselrolle. Elektrische Fahrzeuge emittieren im Betrieb kein CO₂ und keine gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. In Kombination mit Tempo 30 reduzieren E-Fahrzeuge wirksam die Lärmemissionen, die heute auf vielen städtischen Strassen über den Grenzwerten liegen. Aus diesen Gründen ist die Elektromobilität für eine nachhaltige, urbane Mobilität und damit für die verkehrspolitischen Ziele der Städte von grosser Bedeutung. Ausserdem sind die Städte auch als Flottenbetreiberinnen mit eigenen E-Fahrzeugen von der neuen Abgabe betroffen.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs reduzieren sich die Einnahmen aus den Mineralölsteuern, welche substanziell zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen beitragen. Diese Steuerausfälle sollen durch eine neue Abgabe für die Nutzung von Elektrofahrzeugen kompensiert werden. Das UVEK legt zwei Varianten vor, um die Elektromobilität ab 2030 analog zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu besteuern.

Allgemeine Einschätzung

Auch die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sollen sich angemessen an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen, da sie diese gleichermassen nutzen. **Die Städte unterstützen grundsätzlich die Einführung einer entsprechenden, neuen Abgabe analog zu den Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel. Sie sprechen sich dabei klar für eine kilometerbasierte Abgabe aus (Variante «Fahrleistung»).**



Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge verursachergerecht und unabhängig von der Antriebsart an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit einem überschaubaren administrativen Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar.

Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund ihrer technischen Komplexität, der hohen Umsetzungskosten und des administrativen Aufwands weder zielführend noch praxistauglich. Sie würde für die Städte unverhältnismässig hohe Kosten für die Umrüstung und die betriebliche Anpassung von Ladeinfrastrukturen mit sich bringen. Auch die zahlreichen Möglichkeiten, die Steuer zu umgehen und die deutliche Benachteiligung der schweren Elektro-Nutzfahrzeuge sprechen aus Sicht der Städte gegen die Variante «Ladestrom».

Zentrale Anliegen der Städte zu einzelnen Bestimmungen

1. Einführungszeitpunkt flexibilisieren: Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den vorgeschlagenen Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zur Erreichung der verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Der Städteverband legt dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch eine solche Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.

2. Systemwechsel bei der Verkehrsfinanzierung und -lenkung: Die von den Städten präferierte Variante «Fahrleistung» soll als ein Schritt hin zu einer nachhaltigen und verursachergerechten Verkehrsfinanzierung genutzt werden. Nebst einem Umbau der Finanzierung des Strassenverkehrs werden künftig verkehrslenkende Massnahmen basierend auf orts- und zeitabhängigen Nutzungsgebühren von Interesse sein. Die vorgesehene kilometerbezogene Abgabe und ihre konkrete Ausgestaltung ist im Hinblick auf diese Entwicklungsperspektive von grossem Interesse. Der Städteverband vermisst, dass die Vernehmlassungsunterlagen nicht auf die Implikationen eines zukünftigen Mobility Pricing eingehen, und wünscht sich vonseiten des UVEK diesbezüglich ergänzende Ausführungen. Die Konzeption der neuen Abgabe ist der richtige Zeitpunkt für eine ganzheitliche und strategische Auseinandersetzung mit der künftigen Verkehrsfinanzierung und mit der Rolle ökonomischer Lenkungsinstrumente für eine effiziente Infrastrukturnutzung.

3. Ganzheitliche Berücksichtigung externer Kosten: Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer besteuert werden als fossilbetriebene, stärker umweltbelastende Fahrzeuge. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten (fiskalische Äquivalenz), wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll. Entsprechende Differenzierungen gilt es vorzunehmen, dabei sind sowohl soziale als auch und umweltwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

4. Keine Abzweigung von Finanzmitteln für den allgemeinen Bundeshaushalt: Für die Städte ist es zentral, dass eine ausreichende Finanzierung der Strasseninfrastruktur und der Agglomerationsprogramme über den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) langfristig gesichert ist. Mit der neuen Abgabe ist der NAF mindestens im selben Umfang zu alimentieren, wie es bisher durch



die Mineralölgrundsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag geschieht. Die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts lehnen die Städte klar ab. Diese Mittel müssen weiterhin vollumfänglich und zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufließen. Die vorgeschlagene Anpassung steht in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Abgabe für Elektrofahrzeuge und würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen.

5. Keine Abgaben für den Veloverkehr: Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser bewegungsfördernden, energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.

Im nachfolgenden Fragebogen finden sich weitere Ausführungen zu einzelnen Aspekten und Bestimmungen der Vernehmlassungsvorlage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Direktorin

Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident Aarau

Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

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 Städteverband
Abkürzung	
Zuständige Stelle	Mobilität und Verkehrspolitik
Adresse	Monbijoustrasse 8, 3001 Bern
Vorname	Jonas
Name	Schmid
Telefonnummer (Rückfragen)	+41313563236
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	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	<p>Sehr geehrter Herr Bundesrat Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.</p> <p>Nebst der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel ist die Dekarbonisierung ein zentrales Handlungsfeld für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Elektromobilität spielt dabei als Antriebstechnologie die Schlüsselrolle. Elektrische Fahrzeuge emittieren im Betrieb kein CO₂ und keine gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. In Kombination mit Tempo 30 reduzieren E-Fahrzeuge wirksam die Lärmemissionen, die heute auf vielen städtischen Strassen über den Grenzwerten liegen. Aus diesen Gründen ist die Elektromobilität für eine nachhaltige, urbane Mobilität und damit für die verkehrspolitischen Ziele der Städte von grosser Bedeutung. Ausserdem sind die Städte als Flottenbetreiberinnen mit eigenen E-Fahrzeugen von der neuen Abgabe betroffen.</p> <p>Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs reduzieren sich die Einnahmen aus den Mineralölsteuern, welche substanziell zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen beitragen. Diese Steuerausfälle sollen durch eine neue Abgabe für die Nutzung von Elektrofahrzeugen kompensiert werden. Das UVEK legt zwei Varianten vor, um die Elektromobilität ab 2030 analog zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu besteuern.</p> <p>Allgemeine Einschätzung</p>

Auch die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sollen sich angemessen an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen, da sie diese gleichermaßen nutzen. Die Städte unterstützen deshalb grundsätzlich die Einführung einer entsprechenden, neuen Abgabe analog zu den Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel. Sie sprechen sich dabei klar für eine kilometerbasierte Abgabe aus (Variante «Fahrleistung»). Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge verursachergerecht und unabhängig von der Antriebsart an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, denn sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit überschaubarem administrativem Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar. Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund ihrer technischen Komplexität, der hohen Umsetzungskosten und des administrativen Aufwands weder zielführend noch praxistauglich. Sie würde für die Städte unverhältnismässig hohe Kosten für die Umrüstung und die betriebliche Anpassung von Ladeinfrastrukturen mit sich bringen. Auch die zahlreichen Möglichkeiten, die Steuer zu umgehen, und die deutliche Benachteiligung der schweren Elektro-Nutzfahrzeuge sprechen aus Sicht der Städte gegen die Variante «Ladestrom».

Zentrale Anliegen zu einzelnen Bestimmungen

1. Einführungszeitpunkt: Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den vorgeschlagenen Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Die Städte legen dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und

Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch diese Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.

2. Systemwechsel bei der Verkehrsfinanzierung und -lenkung: Die von den Städten präferierte Variante «Fahrleistung» kann als Schritt hin zu einer nachhaltigen und verursachergerechten Verkehrsfinanzierung genutzt werden. Nebst einem Umbau der Finanzierung des Strassenverkehrs werden künftig verkehrslenkende Massnahmen basierend auf orts- und zeitabhängigen Nutzungsgebühren von Interesse sein. Die vorgesehene kilometerbezogene Abgabe und ihre konkrete Ausgestaltung ist im Hinblick auf diese Entwicklungsperspektive von grossem Interesse. Der Städteverband vermisst, dass die Vernehmlassungsunterlagen nicht auf die Implikationen eines zukünftigen Mobility Pricing eingehen und wünscht sich vonseiten des UVEK diesbezüglich ergänzende Ausführungen. Die Konzeption der neuen Abgabe ist der richtige Zeitpunkt für eine ganzheitliche und strategische Auseinandersetzung mit der künftigen Verkehrsfinanzierung und die Rolle ökonomischer Instrumente für eine effiziente Infrastrukturnutzung.

3. Ganzheitliche Berücksichtigung externer Kosten: Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer belastet werden. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten (fiskalische Äquivalenz), wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll.

4. Keine Abzweigung von Finanzmitteln für den allgemeinen Bundeshaushalt: Für die Städte ist es zentral, dass eine ausreichende Finanzierung der Strasseninfrastruktur und der Agglomerationsprogramme über den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV langfristig gesichert ist. Mit der neuen Abgabe ist der NAF mindestens im selben Umfang zu alimentieren, wie es bisher durch die Mineralölgrundsteuer und den

Mineralölsteuerzuschlag geschieht. Die Städte lehnen die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts klar ab. Diese Mittel müssen weiterhin zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufließen.

5. Fragwürdige Abgaben für den Veloverkehr: Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.

Im nachfolgenden Fragebogen finden sich weitere Ausführungen zu einzelnen Aspekten und Bestimmungen der Vernehmlassungsvorlage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Hanspeter Hilfiker, Präsident
Monika Litscher, Direktorin

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 / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Mehrheit der Städte erachten den Zeitpunkt der Einführung als verfrüht beziehungsweise als zu wenig flexibel. Es wird befürchtet, dass der dringend notwendige Markthochlauf der Elektromobilität damit verzögert und behindert wird, was im Widerspruch zur Erreichung der energie-, verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Städte steht. Der Städteverband legt dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen zu koppeln. Durch eine solche Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird. Einige Städte fordern, dass zunächst steuerliche, regulatorische und infrastrukturelle Hindernisse für die Elektromobilität behoben werden, bevor die Abgabe eingeführt wird.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Langfristig wird es nötig sein, die heutige Mineralölsteuer durch ein Finanzierungssystem zu ersetzen, das alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart und verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligt und die externen Kosten miteinbezieht. Nur die Variante «Fahrleistung» ist mit dieser Zielrichtung kompatibel, denn sie ist technologieoffen und ermöglicht eine flexible Ausdifferenzierung der Tarifmodelle. Zudem ist sie mit überschaubarem administrativem Aufwand innerhalb nützlicher Frist umsetzbar.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Städte lehnen die Variante «Ladestrom» aus folgenden Gründen klar ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die grosse Vielfalt an Ladestationen bringt grosse Schwierigkeiten bei der Einführung eines einheitlichen Systems mit sich. Ein wichtiges Kriterium für den individuellen Umstieg auf die Elektromobilität ist die Verfügbarkeit von Ladestationen. Diesem Anliegen widerspricht die Variante «Ladestrom» diametral, denn sie würde Erstellung und Betrieb von Ladestationen aufwändiger machen. - Das Nachrüsten von Ladestationen ist kostspielig, was die Gesamtkosten der Elektromobilität für die Endkundinnen und -kunden ansteigen lässt und damit den weiteren Markthochlauf hemmen würde. - Die meisten bestehenden Ladesäulen-Modelle verfügen nicht über entsprechende Messsysteme und werden noch Jahre in Betrieb bleiben. - Die Umgehung der Steuer ist durch das Laden an privaten Haushalts- oder Industriesteckdosen sowie im Ausland relativ einfach möglich und ist kaum zu kontrollieren. - Die Variante führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichem und privatem Laden und hemmt Innovationen wie Vehicle-to-Home (V2H) und Vehicle-to-Grid (V2G).

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Abgabe bietet die Gelegenheit einer verursachergerechten und kostentransparenten Transformation der Verkehrsfinanzierung. Umweltfreundliche Antriebe verursachen geringere externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitskosten wie Klima, Lärm und Luftverschmutzung) und sollen entsprechend tiefer besteuert werden als fossilbetriebene, stärker umweltbelastende Fahrzeuge. Eine vollständige Gleichstellung der Antriebsarten gemäss dem Äquivalenzprinzip, wie sie mit der Vernehmlassungsvorlage angestrebt wird, ist weder verursachergerecht (Art. 74 Bundesverfassung) noch volkswirtschaftlich sinnvoll. Entsprechende Differenzierungen gilt es vorzunehmen, dabei sind sowohl soziale als auch wirtschafts- und umweltwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Diese Variante steht in fundamentalem Widerspruch zum anzustrebenden Verursacherprinzip.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Angesichts der zurzeit stagnierenden Marktentwicklung der Elektromobilität hinterfragen die meisten Städte den Einführungshorizont für die neue Abgabe. Für sie steht dieser im Widerspruch zu den verkehrs-, energie- und klimapolitischen Zielen, weil die Abgabe die Entwicklung der Elektromobilität ausbremsen könnte. Die Städte legen dem Bund deshalb nahe, den Einführungszeitpunkt an eine ausreichend hohe Marktdurchdringung (z.B. Anteil von 30% batteriebetriebene Fahrzeuge) und allenfalls an die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeuge zu koppeln. Durch diese Flexibilisierung der Einführung soll verhindert werden, dass die Antriebswende verzögert wird.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Der Städteverband stimmt unter der Voraussetzung zu, dass dem NAF durch die neue Abgabe anteilmässig Mittel im selben Umfang wie bei den Mineralölsteuern zufließen.</p> <p>Die Städte lehnen die als Teil des Vernehmlassungspakets vorgeschlagene Neuverwendung der Automobilsteuer zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts <u>klar</u> ab. Diese Mittel müssen weiterhin vollumfänglich und zweckgebunden über den NAF der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zufließen. Die vorgeschlagene Anpassung steht in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Abgabe für Elektrofahrzeuge und würde die Finanzierung des NAF erheblich schwächen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Fahrleistung», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Einige Städte wünschen sich als Betreiberinnen von Elektrofahrzeugflotten konkretere Ausführungen zur Datenerfassung, insbesondere zu folgenden Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Periodizität (monatlich, quartalsweise, jährlich?) - Wie werden «unter Jahr» ge- oder verkaufte Fahrzeuge erfasst? - Wie wird sichergestellt, dass stets die richtigen Fahrzeug-Halter:innen angeschrieben werden? - Welche Daten/Indikatoren müssen genau erfasst werden? - Ist eine Besteuerung bei einem Betrieb von Tages- und Händlerschildern vorgesehen? <p>Einzelne Städte regen an, schwere Nutzfahrzeuge vorübergehend von der Abgabe auszunehmen, um entsprechende Investitionen in e-LKW-Flotten zu honorieren und deren Marktentwicklung nicht zusätzlich zu hemmen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Es sollte von Anfang an eine Weiterentwicklung der Fahrleistungserfassung hinsichtlich zeit- und ortsbezogener Daten mitgedacht werden, damit das System zu einem späteren Zeitpunkt Grundlage für ein umfassendes Mobility Pricing bilden kann.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.2 Befürworten Sie die Tariffdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Ja, im Sinne eines Tarifmodells, das sowohl die unterschiedliche Strassenbelastung abbildet als auch Umwelt- und Gesundheitskosten möglichst verursachergerecht in der Abgabe berücksichtigt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Ja, im Sinne eines Tarifmodells, das sowohl die unterschiedliche Strassenbelastung abbildet als auch Umwelt- und Gesundheitskosten möglichst verursachergerecht in der Abgabe berücksichtigt.</p> <p>Als Bemessungsgrundlage sollte das Leergewicht nochmals sorgfältig geprüft werden, weil dieses bei Personenwagen besser mit dem Treibstoffverbrauch korreliert und jene den Hauptteil des Fahrzeugbestandes ausmachen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Einzelne Städte lehnen den reduzierten Tarif für Plug-in-Hybride (PHEV) ab, da aus ihrer Sicht daraus eine steuerliche Vergünstigung dieser Fahrzeugkategorie resultieren würde. Dieser Fall tritt dann ein, wenn ein PHEV mehrheitlich elektrisch genutzt wird.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Der Städteverband lehnt die vorgesehene Pauschalabgabe auf schnelle E-Bikes und schwere Cargo-Bikes ab. Die Abgabe könnte sich hemmend auf die weitere Verbreitung dieser bewegungsfördernden, energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel auswirken, die auf für viele Fahrten eine Alternative zu Personen- und Lieferwagen bieten. Kommt hinzu, dass durch die Massnahme eine kaum nachvollziehbare Besteuerung von zwei Kategorien des Veloverkehrs eingeführt würde, welche die Strasseninfrastruktur nicht intensiver oder öfters nutzen als anderen Fahrradtypen. Schliesslich erscheint der Einbezug des Veloverkehrs aufgrund der verhältnismässig geringen Beiträge aus dem NAF für Projekte im Bereich Veloinfrastruktur unangemessen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Gemäss Erläuterungsbericht (Kap. 2.1.4.4) werden die Tarife als «eher tief» bezeichnet. Aus Sicht des Städteverbands sind die Ansätze insbesondere für schwere Fahrzeuge deutlich zu tief. Die Pauschalabgaben für ausländische Personenwagen sollten mindestens nach drei Gewichtsklassen unterschieden werden. Für die höchste Gewichtsklasse sollte der Tarif mindestens doppelt so hoch liegen, wie der jetzt vorgeschlagene, also mindestens 500 Fr./Jahr.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Grundsätzlich erscheint die Ausnahme gerechtfertigt. Für elektrische Traktoren und vergleichbare Transportfahrzeuge sollte jedoch ebenfalls eine Abgabe geprüft werden, da diese ebenfalls die Strasseninfrastruktur nutzen und für den Gütertransport eingesetzt werden.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Ja, unter Vorbehalt von differenzierten Tarifen, welche die Umwelt- und Gesundheitskosten der Antriebsarten mitberücksichtigen (vgl. Antwort 1.4).</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Bei der Ausgestaltung der Erhebung sollte eine Erweiterung auf orts- und zeitabhängige Daten im Hinblick auf ein zukünftiges Mobility Pricing mitgedacht werden.</p> <p>Es erscheint prüfenswert, ob nicht gänzlich auf einen Pauschalabzug von im Ausland gefahrenen Kilometern verzichtet werden kann. Gemäss Erläuterungsbericht sind 40% der Personenwagen in der Schweiz nie im Ausland unterwegs. Diese Personen würden mit der Selbstdeklaration und dem Pauschalabzug zu Unrecht einen Rabatt erhalten. Der pauschale Abzug stellt deshalb einen unerwünschten Anreiz dar, die Lösung Selbstdeklaration zu wählen.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>JA mit Vorbehalten</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Bei der Ausgestaltung der Erhebung sollte eine Erweiterung auf orts- und zeitabhängige Daten im Hinblick auf ein zukünftiges Mobility Pricing mitgedacht werden.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabenerhebung 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?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>NEIN</p>
<p>Begründung / Bemerkung</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)	NEIN
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung / Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - Die grosse Vielfalt an Ladestationen bringt grosse Schwierigkeiten bei der Einführung eines einheitlichen Systems mit sich. Ein wichtiges Kriterium für den individuellen Umstieg auf die Elektromobilität ist die Verfügbarkeit von Ladestationen. Diesem Anliegen widerspricht die Variante «Ladestrom» diametral, denn sie würde Erstellung und Betrieb von Ladestationen aufwändiger machen. - Das Nachrüsten von Ladestationen ist kostspielig, was die Gesamtkosten der Elektromobilität für die Endkundinnen und -kunden ansteigen lässt und damit den weiteren Markthochlauf hemmen würde. - Die meisten bestehenden Ladesäulen-Modelle verfügen nicht über entsprechende Messsysteme und werden noch Jahre in Betrieb bleiben. - Die Umgehung der Steuer ist durch das Laden an privaten Haushalts- oder Industriesteckdosen sowie im Ausland relativ einfach möglich und ist kaum zu kontrollieren. - Die Variante führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichem und privatem Laden und hemmt Innovationen wie Vehicle-to-Home (V2H) und Vehicle-to-Grid (V2G).

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>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)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Keine Angabe</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Die Variante "Ladestrom" wird grundsätzlich abgelehnt.</p>