

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Herr Bundesrat Albert Rösti  
3003 Bern

per Mail an:  
[vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

Bern, 25. November 2025

## **Abgabe auf die Fahrleistung oder den Ladestrom von Elektrofahrzeugen: Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen sinken die Einnahmen des Bundes aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag. Diese Einnahmen sind die Hauptertragsquellen für die Finanzierung von Aufgaben und Kosten des Strassenverkehrs auf Bundesebene. Zudem fliesst ein substanzieller Anteil der Mineralölsteuereinnahmen in den Bundeshaushalt (heute in der Regel rund 40 Prozent) sowie in die Agglomerationsprogramme (hauptsächlich öffentlicher Verkehr) und den Bahninfrastrukturfonds. Schätzungen gehen davon aus, dass im Jahr 2030 rund 30 Prozent der Personenwagen batterieelektrisch unterwegs sein werden (inklusive Plug-in-Hybride). Bis 2040 könnte dieser Anteil bereits auf 70 Prozent steigen. Die Folge davon wäre, dass die Einnahmen aus Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag von heute noch über vier Milliarden Franken bereits vor dem Jahr 2040 auf unter zwei Milliarden Franken fallen würden.

Mit der vorliegenden Vernehmlassung schlägt der Bundesrat deshalb die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge vor, wozu der Bund gemäss Bundesverfassung ermächtigt ist. Die Einnahmen aus der neuen Abgabe sollen im Grundsatz die Mineralölsteuerausfälle kompensieren. Konkret sollen die kumulierten Einnahmen aus Mineralölsteuern und der neuen Abgabe auf Elektrofahrzeugen so hoch bleiben wie die Einnahmen im Jahr 2019. Die Strassenmobilität würde durch die Abgabe für die Nutzenden nicht verteuert werden, aber die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sowie der Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt wäre langfristig sichergestellt.

**Der SGB unterstützt die vorgesehene nahtlose und haushaltsneutrale Einführung einer Abgabe auf Elektromobilität im Grundsatz. Insbesondere unterstreicht er die Absicht, dass es zu keinem Zeitpunkt zu Ausfällen von Einlagen in den allgemeinen Bundeshaushalt kommen darf.**

Die Steuerausfälle, welche durch die Elektromobilität verursacht werden, sollen durch eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. einer Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge kompensiert werden. Für Elektrofahrzeuge soll grundsätzlich ein möglichst gleichwertiger Abgabebetrag anfallen, wie dies bei Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist (äquivalente Besteuerung), da sie die Strasseninfrastruktur in gleicher Masse nutzen. Der SGB kann dies unterstützen. Es gibt zwar berechtigte Bedenken, dass eine zu schnelle Einführung der Besteuerung der Elektromobilität den Ausbau derselben, bzw. die dringend nötige massive Steigerung des Anteils von Elektrofahrzeugen an den neuzugelassenen Fahrzeugen, dämpfen oder gar ausbremsen könnte. Gemäss etlichen Untersuchungen ist es aber oftmals weder der Kaufpreis noch sind es die erwarteten Betriebskosten (inklusive neue Abgaben), welche Automobilist:innen vom Erwerb eines Elektrofahrzeugs abhalten. Vielmehr ist es die Sorge um die stetige und hinreichende Verfügbarkeit von Strom sowie das Wissen um eine leider noch zu wenig gut und flächendeckend ausgebaute Ladeinfrastruktur. Daher muss parallel zur Einführung der neuen Besteuerung von Elektroautos unbedingt auch der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur – insbesondere auch in Mietüberbauungen, und dort ohne Kostenabwälzung auf die Mieter:innen – sowie natürlich im Allgemeinen der Umbau der Energieversorgung beschleunigt werden.

Dennoch bleibt fraglich, ob der im erläuternden Bericht erwartete Anteil von 30 Prozent Elektrofahrzeugen am Personenwagenbestand bis 2030 wirklich erreicht werden kann. Was dazu gemäss Expert:innen dringend nötig wäre, ist eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge sowie allgemein eine ausreichende CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Die vom Bundesrat kürzlich kommunizierten Eckwerte des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes sind diesbezüglich jedoch unzureichend, was es zu korrigieren gilt. Ansonsten ist die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs akut gefährdet.

**Gleichzeitig ist für die Gewerkschaften klar, dass ein nachhaltiges Mobilitätskonzept der Zukunft keineswegs darin bestehen kann, den gesamten motorisierten Individualverkehr von Benzin- auf Elektroantriebe umzustellen und dann wortwörtlich weiterzufahren wie bisher.** Im Gegenteil: Der motorisierte Individualverkehr ist – auch in seiner elektrisch angetriebenen Version – ganz grundsätzlich viel zu energie-, platz- und ressourcenintensiv. Deshalb braucht es im Gleichschritt mit der Energiewende eine ebenso grundlegende Mobilitätswende, in deren Zentrum die Stärkung des öffentlichen Verkehrs steht. Erforderlich ist eine massive Erhöhung des «Modalsplits» zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Dazu bedarf es weiterhin und stetig massiver öffentlicher Investitionen, welche wiederum unseres Erachtens verstärkt über die Einnahmen der Abgabenelemente des motorisierten Individualverkehrs (darunter namentlich auch die neue Abgabe auf Elektromobilität) finanziert werden sollten. **Im Grundsatz fordert der SGB daher eine Erhöhung des Abgabenanteils der Mineralölsteuer und der neuen Abgabe auf Elektrofahrzeuge in den Bundeshaushalt sowie den Bahninfrastrukturfonds BIF** (indirekt über den Anteil der «Spezialfinanzierung Strasseninfrastruktur»).

Mit dieser Vorlage werden zwei Gesetzesentwürfe für mögliche Erhebungsvarianten der neu geplanten Abgabe bzw. Steuer unterbreitet. Bei der Variante «Fahrleistung» (Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen) bemisst sich die Abgabe nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Bei der Variante «Ladestrom» (Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge) bemisst sich die Steuer nach der Energiemenge in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Wie der erläuternde Bericht sehr detailliert aufzeigt, haben beide Varianten systemimmanente Vor- und Nachteile bzw. es ergeben sich bei beiden Varianten wesentliche Umsetzungsprobleme. **Der SGB spricht sich seinerseits für die Variante «Ladestrom» aus.** Dies

deshalb, weil damit unseres Erachtens die im erläuternden Bericht korrekt aufgeführten Anforderungen an ein künftiges Erhebungssystem (technische Machbarkeit, Zuverlässigkeit, Manipulationssicherheit, Benutzerfreundlichkeit, Kosteneffizienz, Skalierbarkeit, Datensicherheit) klar besser erfüllt werden können. In der Praxis bewährt und im Vollzug einfach umsetzbar ist heute die Erhebung der Mineralölsteuern. Dies ergibt sich insbesondere durch den Umstand, dass der Bund die Mineralölsteuern nur bei den zahlenmässig begrenzten Importeuren und Unternehmen erhebt, welche ihrerseits die Steuer auf die zahlreichen Endverbraucher:innen abwälzen, ohne dass dies der Bund aufwändig selbst tun müsste. Mit der Variante «Ladestrom» würde die Besteuerung in analoger Weise an der Quelle stattfinden, nämlich bei öffentlichen und privaten Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Zählern. Zwar gibt es auch für diese Variante noch viele Umsetzungsfragen und grundsätzlich nicht wenige Umgehungsmöglichkeiten, wie etwa das Laden mit dem Notladekabel an einer Haushaltssteckdose oder mit einer mobilen Ladeeinrichtung an einer Industriesteckdose. Ebenfalls muss vermieden werden können, dass im Rahmen von bidirektionalem Laden unrechtmässig Steuerrückerstattungen erwirkt werden könnten. Das Umgehungspotenzial ist aber bei der Variante «Fahrleistung» augenscheinlich um ein Vielfaches höher, denn diese basiert ganz grundsätzlich auf dem Konzept einer dezentralen Selbstdeklaration von (Millionen von) Fahrzeughalter:innen. Auch der Vollzugsaufwand wäre in jedem Fall deutlich höher und sämtliche Anreize zur Energieeffizienz würden – im Gegensatz zur Mineralölsteuer – wegfallen, sowohl bezüglich der Fahrzeuge selbst als auch bezüglich der Fahrweise der Automobilist:innen.

**Zusätzlich und unabhängig zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge soll mit dieser Vorlage die Regelung zur Verwendung der Reinerträge aus der Automobilsteuer angepasst werden.** Diese Erträge fliessen heute zu 100 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Künftig sollen sie hälftig in den NAF und hälftig in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. **Der SGB unterstützt diese Änderung.**

Darüber hinaus möchten wir Folgendes festhalten: Die Ablehnung des Autobahnausbaus in der Volksabstimmung vom November 2024 hat klar gezeigt, dass sich die Bevölkerung kein unbremstes Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs wünscht. Die hiermit in Vernehmlassung gegebene Vorlage müsste dieses Verdikt unseres Erachtens zwingend berücksichtigen. Am wirksamsten geschähe dies durch eine Erhöhung, namentlich eine Verdoppelung, der Beiträge an die Agglomerationsprogramme innerhalb des NAF (welcher massgeblich durch die Mineralölsteuer und künftig durch die neue E-Auto-Steuer alimentiert wird).

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär