

Zusammenfassung der eingereichten Rückmeldung

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Eröffnung	26.09.2025
Frist der Einreichung	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
Projektseite	https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1
Kontaktperson	Roman Rosenfellner (roman.rosenfellner@astr.admin.ch) , Manfred Zbinden (manfred.zbinden@astr.admin.ch)
Telefon	+41 58 463 23 59

Kontakt Information der einreichenden Stelle

Name (Firma/Organisation)	Standeskanzlei des Kanton Uri
Abkürzung	--
Zuständige Stelle	--
Adresse	Rathausplatz 1, 6460 Altdorf
Kontaktperson Vorname	Roman
Kontaktperson Name	Balli
Telefonnummer (Rückfragen)	+41418752007
Eingereicht am	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA mit Vorbehalten
Begründung	<p>Das Bemühen um die Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern wird ausdrücklich begrüßt. Die Variante "Fahrleistung" ist als primäres Modell vorzusehen, da sie die verursachergerechte Finanzierung der Strasseninfrastruktur am besten sicherstellt. Die Variante "Ladestrom" ist aufgrund des hohen Vollzugsaufwands nicht weiterzuverfolgen.</p> <p>Nebst der Einführung einer neuen Abgabe bzw. Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage aber auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden, wonach die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen (heute 100 Prozent). Dies erachten wir als inakzeptabel. Aus diesem Grund ist die Vorlage integral abzulehnen, wenn auf Verfassungsstufe nicht gewährleistet wird, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.</p> <p>Die Umsetzung ist technisch anspruchsvoll. Sie muss möglichst einfach ausgestaltet sein und darf die Abgabepflichtigen, die Wirtschaft und die Unternehmen nicht zusätzlich belasten.</p> <p>Die Abgabe ist so auszustalten, dass Umwelt- und Gesundheitswirkungen der verschiedenen Antriebsarten berücksichtigt werden. Effiziente Fahrzeuge mit geringeren externen Kosten sollen entsprechend tiefer belastet werden.</p> <p>Der Vollzug ist möglichst einfach zu gestalten. Vorbote des Ladens an nicht registrierten Steckdosen sowie unverhältnismässig aufwändige Kontroll- oder Zertifizierungssysteme sind zu vermeiden.</p>
Anhang	

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Ja, aber nur unter dem Vorbehalt, dass auch künftig 100 Prozent der Automobilsteuer dem NAF zufließen.</p> <p>Unbestritten ist, dass auch Fahrzeuge, die nicht mit fossilen Treibstoffen betrieben werden, ihren Beitrag zur Erstellung und an den Unterhalt der Strasseninfrastruktur leisten müssen.</p>
Anhang	

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Die Variante «Fahrleistung» überzeugt durch ihre Systemgerechtigkeit und Praktikabilität. Sie orientiert sich am bestehenden System der Mineralölsteuer und berücksichtigt den tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Dadurch entsteht eine verursachergerechte Abgabe. Sie ist zudem pragmatischer, kostengünstiger in der Einführung und im Betrieb, technologisch weniger systemanfällig und sie generiert zudem auch höhere Bruttoeinnahmen. Demgegenüber sind die realen Vollzugskosten beim Bund zwar höher, wenn im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen dann aber prozentual wieder leicht geringer. Diese Variante entspricht zudem dem internationalen Trend, wobei einfache und undifferenzierte Entfernungsgebühren im Vordergrund stehen. Gegenüber differenzierten Gebühren scheint nicht nur der hohe Systemaufwand zu sprechen, sondern insbesondere auch die mangelnde Akzeptanz im Bereich des Datenschutzes und der Transparenz. Wir teilen diese Einschätzung uns sprechen uns deshalb für die Variante «Fahrleistung» aus.</p>
Anhang	

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Vgl. auch Rückmeldung unter "Generelle Stellungnahme" und Ziff. 1.2.</p> <p>Bei der Variante «Ladestrom» überwiegen insbesondere folgende Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Nachrüsten der Ladestationen mit zertifizierten Messeinrichtungen verursacht hohe Kosten und nimmt viel Zeit in Anspruch, weshalb während einer Übergangsfrist von fünf Jahren mit einer Pauschale gearbeitet würde. Eine solche Pauschale wird weder Wenig- noch Vielfahrern gerecht. Weiter würde dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen negativ beeinflusst. - Die jährlichen Vollzugskosten sind mit 8,3 % der Bruttoerträge deutlich höher als jene der Variante «Fahrleistung» mit 5 %. - Den Betrugsmöglichkeiten durch das Laden an Haushalts- und/oder Industriesteckdosen stehen keine wirksamen Kontrollinstrumente gegenüber.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Wichtig ist, dass die Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuer kompensiert werden können. Mit dem Äquivalenzprinzip scheint dieser Grundsatz erfüllt werden zu können.</p>
Anhang	

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Pauschale Abgaben würden zwar die Umsetzung vereinfachen, aber mutmasslich dem Verursacherprinzip widersprechen.
Anhang	

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Kompensation der drohenden Ausnahmeausfälle ist dringend.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir lehnen die Vorlage in der unterbreiteten Fassung ab, weil damit unter anderem auch eine Verfassungsänderung vorgeschlagen wird, gemäss der die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen sollen. Dies im Gegensatz zu heute, wo 100 Prozent in den NAF fliessen. Wir fordern, dass die Einnahmen weiterhin zu 100 Prozent dem NAF zugeführt werden.
Anhang	

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Stellt ein vereinfachtes Modell dar, das akzeptiert werden kann.
Anhang	

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Schnelle und langsame E-Bikes benutzen die gleiche Strasseninfrastruktur. Da langsame E-Bikes keine Immatrikulation haben, sollen auch die schnellen E-Bikes keine pauschale Abgabe entrichten müssen. Eine pauschale Abgabe für Motorräder wird befürwortet. Für Motorräder wird eine pauschale Abgabe befürwortet.
Anhang	

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer wird abgelehnt, weil die Kontrolle der gefahrenen Kilometer nur mit erheblichem Aufwand möglich ist. Denn: neue Personenwagen müssen frühestens nach fünf Jahren nach Erstzulassung in den Straßenverkehrsamt geprüft werden.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Geolokalisierung muss zwingend ausgeschlossen sein.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Vgl. Ziff. 2.10.
Anhang	

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeehebung 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?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Diese Variante wäre wohl umsetzbar, jedoch technisch äusserst anspruchsvoll (insb. in Bezug auf das Missbrauchspotenzial) und mit weiteren Nachteilen verbunden (z.B. Übergangssteuer, Ladetourismus).
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Pauschale widerspricht dem Verursacherprinzip. Zudem wird - wie ausgeführt - die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Variante "Fahrleistung" wird bevorzugt.
Anhang	

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt für In- und ausländische Fahrzeuge soll zum gleichen Zeitpunkt erfolgen. Ausserdem wird die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Einführungszeitpunkt soll für alle Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt erfolgen. Ausserdem wird die Variante "Fahrleistung" bevorzugt.
Anhang	

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Eine wirksame Kontrolle in der Praxis ist äusserst anspruchsvoll.
Anhang	

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsyste zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Variante "Fahrleistung" wird bevorzugt.
Anhang	

Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	

Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	

Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	

Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	