



EIT.swiss
Limmatstrasse 63
8005 Zürich
044 444 17 17
www.eit.swiss

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 19. Mai 2026

Finanzierung des Strassenverkehrs durch Elektrofahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen von EIT.swiss danken wir Ihnen für die Möglichkeit, zur den beiden Vorschlägen zur Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sowie den Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt Stellung nehmen zu können.

EIT.swiss ist die Berufsorganisation für rund 2'000 Elektrofirmen mit über 40'000 Mitarbeitenden. Jährlich schliessen ca. 3'000 Lernende ihre Grundbildung in einem der EIT.swiss-Berufe Elektroinstallateur:in, Montage-Elektriker:in, Gebäudeinformatiker:in und Elektroplaner:in ab. Die Ausbildung Elektroinstallateur:in EFZ gehört zu den zehn meistgewählten Grundbildungen. Mehr als 1'300 Personen absolvieren jährlich eine Prüfung auf Niveau Berufsprüfung und höhere Fachprüfung. Damit ist die Branche eine der grössten Ausbilderinnen im Bereich der technischen Berufe in der Schweiz.

EIT.swiss lehnt sowohl den Vorschlag für eine Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen als auch für eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge ab. Er sieht die Notwendigkeit einer von der Antriebstechnologie unabhängigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und schlägt deshalb die Einführung einer Pauschalbesteuerung aller Fahrzeuge als Ersatz für die Mineralölsteuer vor.

Für EIT.swiss ist unbestritten, dass durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtverkehr die Finanzierung der Strasseninfrastruktur vor Herausforderungen gestellt wird. Es ist nach Ansicht des Verbands deshalb richtig, dass die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen ihren Anteil an die Nutzung der Strassen leisten müssen. Die vom Bundesrat präsentierten Leistungen mögen den Verband indes nicht zu überzeugen. Sie sind teilweise zu kompliziert, antizipieren künftig mögliche Entwicklungen nur bedingt und stehen im Widerspruch zu anderen politischen Forderungen.

Variante Fahrleistung

Die Variante Fahrleistung ist grundsätzlich gut nachvollziehbar. Dass die Höhe der Tarife von der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs abhängig gemacht wird, ist richtig. Das Kriterium wird zusammen mit dem für Elektrofahrzeuge unerheblichen Hubraum auch vom

Grossteil der Kantone bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer verwendet und hat sich damit bewährt. Auch die Aufteilung der Fahrzeugarten auf die Abgabekategorien ist einleuchtend. Ebenfalls vernünftig ist die Erhebung der Abgabe für ausländische Elektrofahrzeuge in Form einer Pauschale.

Für problematisch erachtet EIT.swiss indes die Erhebung der Fahrkilometer bei den Abgabekategorien Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Insbesondere die Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer anhand des Kilometerzählers bewertet der Verband als unsicher. Nicht nur ist bei älteren Modellen ohne entsprechende technische Lösung das Manipulationsrisiko erhöht, sondern die Fahrleistung im Zollgebiet für Privatpersonen teilweise schwer zu ermitteln. Die vorgeschlagenen externer Ermittlungslösungen – insbesondere einfach zu manipulierende GNSS-Erfassungsgeräte – mögen ebenfalls nur bedingt zu überzeugen.

Der Einfachheit halber wäre ein System zu begrüssen, das weitgehend technologieneutral ist. Gerade die Vorschläge zum Umgang mit Plug-In-Hybriden und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen zeigen aber, dass die Variante Fahrleistung auf Sonderlösungen für alternative Technologien jenseits reiner Steckerfahrzeuge und fossil betriebenen Fahrzeugen angewiesen ist, um Besteuerungslücken zu schliessen.

Variante Ladestrom

Der Variante Ladestrom ist zugute zu halten, dass sie das bestehende Besteuerungssystem auf dem Energieträger zu replizieren versucht und damit von den Halterinnen und Haltern schnell verstanden werden kann. Auch die Herleitung des Tarifs ist nachvollziehbar. Sie krankt aber daran, wie die Mineralölsteuer eigentlich auch, dass in Zukunft Effizienzgewinne bei der Motorenleistung zu erwarten sind. Diese führen entweder dazu, dass sich die Reichweite der Fahrzeuge erhöht, oder aber, dass, wie in der Vergangenheit bei den fossil angetriebenen Fahrzeugen, grössere und vor allem schwerere Modelle in Verkehr gesetzt werden. Beides führt zu einer stärkeren finanziellen Belastung im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur.

Als problematisch erachtet EIT.swiss die Variante dort, wo sich der Umgang beider Energieträger unterscheidet, nämlich bei der Produktion für den Eigenverbrauch sowie bei der Rückvergütung im Zusammenhang mit dem bidirektionalen Laden. Es dürfte schwer zu vermitteln sein, dass auf den selbstproduzierten Strom eine Steuer an den VNB zu entrichten ist, wenn er zum Laden eines Elektrofahrzeugs verwendet wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Inhaberinnen und Inhaber von Photovoltaikanlagen dazu angehalten sind, den selbstproduzierten Strom möglichst netzdienlich zu verwenden. Eine Steuer auf den Ladestrom verursacht hierbei verzerrende Signale und erschwert die Netzdienlichkeit. Die Problematik verschärft sich zusätzlich, wenn sich die Produzentinnen und Produzenten zusätzlich in ZEV, eZEV und LEG zusammenschliessen.

In diesem Zusammenhang sieht EIT.swiss auch grosse Probleme hinsichtlich bidirektionalen Ladens. Langfristig dürfte ein Grossteil der Elektrofahrzeugflotte in der Schweiz mit der entsprechenden Technologie ausgerüstet sein. Neben dem Umstand, dass die Erarbeitung privatrechtlicher Vereinbarungen sehr komplex ausfallen dürfte, wenn mehrere Parteien involviert sind, stellt sich die Frage, was passieren soll, wenn die Elektrofahrzeuge netzdienlich als Flexibilitäten genutzt werden sollen, d.h. von aussen gezielte Lade- oder Entladevorgänge ausgelöst werden.

Weiter stellt sich EIT.swiss die Frage, ob die Übergangsfrist von vier Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ausreicht, um den Ersatz und die Neuinstallation von 1 – 3 Mio. Ladeeinrichtungen mit entsprechender Funktionalität zu bewerkstelligen. Der Verband plädiert hier für eine längere Übergangsphase von 10 Jahren.

Vorschlag Fahrzeugpauschale

Wie Eingangs erwähnt ist sich EIT.swiss bewusst, dass die Sicherung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur unumgänglich und der Bund um eine vernünftige und nachhaltige Lösung bemüht ist. Der Verband schlägt deshalb vor, auf die zwar im Bericht verworfene, aber in beiden Varianten zumindest als Teil- bzw. Übergangslösung wieder aufgebrachte Idee einer auf Gesamtgewicht basierenden Pauschale zu setzen. Diese wäre aber unabhängig von der Antriebstechnologie zu erheben und würde die bestehende Mineralölsteuer vollständig ablösen. In der Ausgestaltung würde sie dadurch der Motorfahrzeugsteuer der Kantone ähneln und liesse sich entsprechend auch nach weiteren Kategorien wie z.B. maximaler Leistung, Effizienz oder CO₂-Ausstoss differenzieren. Um zu vermeiden, dass die Abschaffung der Mineralölsteuer zu Tanktourismus führt, sind die in der Variante Fahrleistung skizzierten Pauschalen auf den gesamten ausländischen Fuhrpark zu übertragen, namentlich die Tagespauschale, die damit die Reise in die Schweiz entsprechend verteuert. Weiter hätte die Pauschale den Vorteil, dass – wenn dies politisch gewünscht ist – mittels Steuerreduktion die Elektromobilität gefördert werden kann.

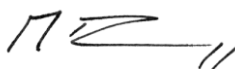
Die im Bericht genannte durchschnittliche Pauschalabgabe von 600 Fr. stellt einen guten Ausgangspunkt für die Ausarbeitung eines entsprechenden Regimes dar. Nicht in Abrede stellen möchte EIT.swiss in diesem Zusammenhang, dass durch eine Pauschale Vielfahrerinnen und Vielfahrer eher begünstigt würden. Jedoch besteht die Möglichkeit, dass bei Wegfall der Mineralölsteuer die CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe ausgedehnt und damit eine Lenkungswirkung erreicht wird.

Wir danken Ihnen für die die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Simon Hämmerli
Direktion



Michael Rupp
Politik