Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

KMU-Forum
Forum PME
Forum PMI

CH-3003 Bern, KMU-Forum

Per E-Mail

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Sachbearbeiter/in: mup
Bern, 09.01.2026

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Anlässlich ihrer Sitzung vom 6. November 2025 hat sich unsere ausserparlamentarische Kommission mit dem Vernehmlassungsentwurf zur Einführung einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. einer Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge befasst. Wir danken Herrn Roman Rosenfellner, Ökonom in der Abteilung Politik, Wirtschaft und Internationales des ASTRA, für seine Teilnahme an unserer Sitzung, in der er uns die Grundzüge des Entwurfs vorgestellt hat.

Mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität sinken die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen. Diese Steuerausfälle sollen kompensiert werden. Zu diesem Zweck werden in der Vernehmlassungsvorlage zwei Varianten bzw. Gesetzesentwürfe unterbreitet. Bei der Variante „Fahrleistung" bemisst sich der zu entrichtende Betrag für ein der Abgabe unterstelltes Elektrofahrzeug nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Je nach Fahrzeugart sind verschiedene Abgabekategorien und damit unterschiedliche Tarife vorgesehen. Für einzelne Fahrzeugarten soll eine Pauschalabgabe erhoben werden. Bei der Variante „Ladestrom" soll sich die Steuer nach der elektrischen Energie in Kilowattstunden bemessen, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Auch bei dieser Variante wird für einzelne Fahrzeugarten eine Pauschalsteuer vorgeschlagen. In beiden Fällen soll die Bundesverfassung angepasst werden, sodass die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen entspricht.

Die Mitglieder des KMU-Forums teilen die Meinung des Bundesrates, dass sich die stetig wachsende Zahl der Besitzer von Elektrofahrzeugen ebenfalls an den Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Schweizer Strasseninfrastruktur beteiligen sollte. Eine gut finanzierte und funktionierende Strasseninfrastruktur ist für KMU von essenzieller Bedeutung. Die erarbeiteten zwei Varianten sind ihrer Meinung nach jedoch derzeit nicht praxistauglich und würden zu hohe Kosten verursachen. Die Vollzugskosten einer Abgabe auf die Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder einer Steuer auf den Ladestrom lägen deutlich über

KMU-Forum
Holzikofenweg 36, 3003 Bern
Tel. +41 58 464 72 32
kmu-forum-pme@seco.admin.ch
www.forum-kmu.ch

den aktuellen Erhebungskosten der Mineralölsteuern. Sie würden 8,3 % bei der Variante „Ladestrom" und 5,0 % bei der Variante „Fahrleistung" betragen. Zum Vergleich: Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) verbucht heute 1,5 % der Einnahmen als Erhebungskosten (69 Mio. Franken im Jahr 2019[1]).

Bei der Variante „Ladestrom" werden Gesamtkosten von rund 1,4 Milliarden Franken für die ersten zehn Jahre geschätzt. Die Hauptkostenträger sind die privaten Betreiber bzw. Eigentümer von Ladeeinrichtungen mit 652 Millionen Franken sowie der Bund mit 750 Millionen Franken. Davon entfallen 70 Millionen Franken auf Personal- und Sachkosten. Die restlichen 681 Millionen Franken entfallen auf Entschädigungen an Vollzugsstellen. **Die Variante „Ladestrom" ist nicht nur die kostspieligste, sondern aufgrund der technisch sehr anspruchsvollen Umsetzung und der zahlreichen Umgehungsmöglichkeiten auch die risikoreichste. Die Mitglieder des KMU-Forums lehnen sie deshalb von vornherein ab**.

Bei der Variante „Fahrleistung" werden Gesamtkosten von rund 898 Millionen Franken für die ersten zehn Jahre geschätzt. Neben zentralen administrativen und operativen Tätigkeiten würden auch erweiterte Kontrolltätigkeiten an der Grenze und im Grenzraum sowie im Landesinnern erforderlich. Gemäss dem erläuternden Bericht wären auf Bundesebene 40 neue Vollzeitstellen erforderlich. Die kantonalen Strassenverkehrsämter würden durch die Einführung der Abgabe zudem neue Aufgaben erhalten (Erfassung des Kilometerstands bei der In- und Ausserverkehrssetzung, Veranlagung und Inkasso usw.). Für diese wären zusätzliche Stellen nötig. Eine Einschätzung dieser erforderlichen neuen Vollzeitstellen wird im erläuternden Bericht nicht gegeben.

Da keine vertiefte Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) durchgeführt wurde, sind alle oben genannten Schätzungen mit Vorsicht zu geniessen. Eventuell könnten die Vollzugskosten der beiden Varianten höher ausfallen. Derzeit ist unklar, ob und wann private Unternehmen technische Lösungen entwickeln werden, die eine genaue Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung im Zollgebiet ermöglichen (standarisierte automatische Datenübermittlungssysteme) oder die erforderlichen Funktionalitäten bei Ladeeinrichtungen bieten. Ebenso unklar ist, ob die Europäische Union mittelfristig ein eigenes System einführen wird. In diesem Fall stünde die Schweiz mit ihrem nationalen System möglicherweise allein da. Eventuell müssten nachträglich Anpassungen vorgenommen werden, was wiederum Kosten verursachen könnte.

Unter diesen Umständen empfehlen die Mitglieder des KMU-Forums, zu untersuchen, ob eine pauschale Abgabeerhebung als Übergangslösung (analog zur Variante „Ladestrom") für einige Jahre eingeführt werden sollte. Gemäss dem erläuternden Bericht (vgl. S. 17) kann eine solche Abgabe in Ausnahmefällen zweckmässig sein, wenn der Aufwand für die Erhebung der Abgabe, bzw. Steuer im Verhältnis zum erwarteten Ertrag hoch ausfällt. Da detailliertere Ergebnisse einer vertieften RFA derzeit fehlen, scheint dies beim aktuellen Stand der Analysen bei beiden Varianten der Fall zu sein. Die Mitglieder unserer Kommission fordern, dass Jahrespauschalen gewerbliche Transporte in keinem Fall verteuern dürfen. Diesbezüglich sind die Informationen im erläuternden Bericht unzureichend. Im Rahmen der RFA sollten daher zusätzliche Analysen durchgeführt werden.

Das neue Schweizer Beschaffungsrecht schreibt vor, dass bei der Vergabe von Aufträgen neben dem Preis und der Qualität auch Nachhaltigkeitskriterien zu berücksichtigen sind. Aus

---

[1] Vergleich Bericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK an den Bundesrat vom 29. Juni 2022 "Konzeption für den Ersatz der Mineralölsteuern (Ersatzabgabe)", S. 29.

diesem Grund schreiben immer mehr Vergabestellen die Nutzung von Elektrofahrzeugen vor. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass solche Fahrzeuge vor drei bis vier Jahren erheblich teurer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor waren und eine längere Amortisationszeit haben. **Vor diesem Hintergrund wäre das Inkrafttreten einer (pauschalen) Abgabe zum 01.01.2030 in vielen Fällen problematisch. Die Mitglieder des KMU-Forums sind daher der Meinung, dass deren Einführung um mindestens drei Jahre verschoben werden sollte**. Es geht darum, eine ausreichende Frist zu gewährleisten, die Unternehmen, die den Übergang zur Elektromobilität bereits eingeleitet haben, ohne zu wissen, dass sich die Spielregeln rasch ändern würden, die Bewältigung dieser Umstellung ermöglicht.

Unsere Kommission hat im Jahr 2011 vom Bundesrat den formellen Auftrag erhalten, im Rahmen von Vernehmlassungsverfahren zu prüfen, ob die Bundesämter bei der Ausarbeitung von Vorlagen und im Rahmen der obligatorischen RFA eine Messung der Regulierungskosten für Unternehmen und eine KMU-Verträglichkeitsanalyse (bezüglich des administrativen Aufwands usw.) durchgeführt haben[2]. **Die Mitglieder des KMU-Forums halten die bisher vorgenommenen Analysen und Schätzungen für ungenügend**. Sie haben daher mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat am 26. November 2025 im Rahmen der Verabschiedung des Pakets zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft den Beschluss gefasst hat, eine detaillierte RFA vorbereiten zu lassen. Wir sind der Meinung, dass weitere mögliche Alternativen geprüft und die verschiedenen Auswirkungen auf Unternehmen mit Elektrofahrzeugflotten genauer abgeschätzt werden sollten. **Im Falle der Einführung einer pauschalen Abgabe als Übergangslösung muss anhand detaillierter Analysen sichergestellt werden, dass die zukünftigen gültigen Jahrespauschalen gewerbliche Transporte und die Aktivitäten industrieller Unternehmen in keinem Fall verteuern**. Auch die gesetzlichen Entwicklungen in der Europäischen Union müssen aufmerksam verfolgt werden. Um die Absichten unserer Nachbarn in diesen Fragen zu erfahren, könnte es sinnvoll sein, Kontakt zur Kommission sowie zu den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten aufzunehmen.

Wir hoffen, dass unsere Empfehlungen Beachtung finden, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Daniela Schneeberger
Co-Präsidentin des KMU-Forums
Nationalrätin, Vizepräsidentin
des Schweizerischen Gewerbeverbands

Martin Saladin
Co-Präsident des KMU-Forums
Vizedirektor und Leiter der Direktion für
Standortförderung des Staatssekretariats
für Wirtschaft SECO

Kopie an: Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Parlaments

[2] Siehe: Bericht des Bundesrates vom 24.08.2011 «Die administrative Entlastung von Unternehmen: Bilanz 2007–2011 und Perspektiven 2012–2015», Massnahme 2 (S. 23).