

# 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	<a href="https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1">https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1</a>
Kontaktperson	Roman Rosenfellner ( <a href="mailto:roman.rosenfellner@astra.admin.ch">roman.rosenfellner@astra.admin.ch</a> ) , Manfred Zbinden ( <a href="mailto:manfred.zbinden@astra.admin.ch">manfred.zbinden@astra.admin.ch</a> )
Telefon	+41 58 463 23 59

## Kontakt Information der einreichenden Stelle

Name (Firma/Organisation)	Automobil Club der Schweiz ACS
Abkürzung	--
Zuständige Stelle	--
Adresse	Wasserwerkstrasse 39, 3000 Bern 13
Kontaktperson Vorname	Fabien
Kontaktperson Name	Produit
Telefonnummer (Rückfragen)	--
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	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	<a href="#">Begleitbrief_Stellungnahme_ACS_Abgabe für Elektrofahrzeuge_09012026.docx</a>

## Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Varianten «Fahrleistung» lehnen wir ab, da sie einem Roadpricing, das der ACS kategorisch ablehnt, gleichkommt oder ein solches begünstigen könnte. Die Variante «Ladestrom» wäre aus unserer Sicht ein grundsätzlich gangbarer Weg, sie ist jedoch in der Umsetzung sehr aufwändig und teuer. Beide Varianten stossen auf Widerstand. Wahrscheinlich ist keine der beiden Varianten mehrheitsfähig. Deshalb schlagen wir vor, dass vorerst eine Pauschalabgabe geprüft werden soll, wie in Frage 1.5 vorgeschlagen wird.
Anhang	

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS setzt sich für die Technologieoffenheit sowie dafür ein, dass alle Strassenbenutzer sich an den Kosten für den Strassenunterhalt und den Strassenausbau beteiligen. Deshalb unterstützen wir die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge mit Bedingungen (siehe generelle Stellungnahme).
Anhang	

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Fahrleistung» käme der Einführung eines Roadpricings gleich. Der ACS lehnt das Roadpricing kategorisch ab.
Anhang	

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» wäre aus unserer Sicht zu bevorzugen. Diese ist jedoch schwierig umzusetzen. Zudem stösst sie voraussichtlich ebenfalls auf grossen Widerstand.
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	Es soll eine Gleichbehandlung aller Antriebsarten stattfinden.
Anhang	

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Weil eine solche einfacher und kostengünstiger umsetzbar ist und auf weniger Widerstand stossen dürfte, sollte sie überprüft und vorerst eingeführt werden.
Anhang	

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS würde eine Verschiebung der Einführung auf einen späteren Zeitpunkt positiv gegenüberstehen. Damit könnte gewährleistet werden, dass in den zusätzlichen Jahren der Anreiz für den Kauf eines Elektrofahrzeugs weiter gilt und damit der Anteil der Elektrofahrzeuge gesteigert werden kann. Der ACS möchte allerdings den Aufschub der Einführung nicht so lange hinausschieben, bis der Anteil der Elektrofahrzeuge einen spezifischen Prozentsatz erreicht hat, sondern er würde eine Verschiebung um eine bestimmte Anzahl Jahre (z.B. 5 Jahre) unterstützen. Der Zeitpunkt sollte zudem im Einklang mit den Erfordernissen einer ausreichenden Finanzierung des NAV stehen.
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	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgaben sollen unabhängig von der Antriebsart gleich erobert und verwendet werden.
Anhang	

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt die Variante «Fahrleistung» ab, da sie einem Roadpricing gleichkommen könnte.
Anhang	

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».
Anhang	

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tarifiedifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Technisch wäre diese Variante umsetzbar. Der ACS lehnt sie aber ab, wie er gegen ein Roadpricing ist und für ihn die Variante «Fahrleistung» einem Roadpricing gleichkommen könnte.
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	Keine Angabe
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	Keine Angabe
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	Keine Angabe
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	Keine Angabe
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	Die Handhabung der Abgabe für Elektrofahrzeuge muss gleich sein, wie diejenige für die Mineralölsteuer.
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	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».
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	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».
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	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».
Anhang	

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung 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	Der ACS lehnt ein Roadpricing kategorisch ab und ist deshalb auch gegen die Variante «Fahrleistung».
Anhang	

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante «Ladestrom» wäre für den ACS grundsätzlich einen gangbaren Weg. Da sie aber sehr aufwändig und entsprechend kostenintensiv ist, haben wir Vorbehalte. Dazu kommt, dass auch diese Variante auf grossen Widerstand stösst. Deshalb sind wir der Meinung, dass vorerst eine ganz neue Variante ausgearbeitet werden sollte (siehe 1.5).
Anhang	

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Sie ist aber viel zu aufwändig und kostenintensiv. Zudem stösst sie nicht zuletzt bei den Institutionen, die sie umsetzen müssten, auf Widerstand.
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Solange keine umsetzbare Lösung für die Variante «Ladestrom» (vertretbare Kosten und Aufwand) vorliegt, kann nicht über eine Übergangslösung entschieden werden.
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	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn in nützlicher Frist eine realisierbare Variante gefunden wird, kann aus unserer Sicht in einer Übergangsphase bis zur definitiven Umsetzung der Variante in Betracht gezogen werden.
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	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wenn in nützlicher Frist eine realisierbare Variante gefunden wird, kann aus unserer Sicht in einer Übergangsphase bis zur definitiven Umsetzung der Variante in Betracht gezogen werden.
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	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Nutzfahrzeuge werden ja bereits über die LSVA besteuert. Eine neue Abgabe soll aus unserer Sicht nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden.
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	Wir finden die Idee einer Pauschale sollte vorerst für alle Kategorien der Elektrofahrzeuge als Alternative zu den beiden Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom» in Betracht gezogen werden.
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich wäre ein Verbot gerechtfertigt, wir sind aber der Ansicht, dass dieses nicht umsetzbar ist, da Kontrollen schwierig, aufwändig und kostenintensiv wären.
Anhang	

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind der Ansicht, dass ein Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen nicht umsetzbar wäre, da Kontrollen schwierig, aufwändig und kostenintensiv wären. Aus dieser Sicht könnte allenfalls auf ein systematisches Kontrollsystem von vornherein verzichtet werden.
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	