

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern

9. Januar 2026

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

Mit Schreiben vom 29. September 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassung 2025/27 «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und etwa 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Eine leistungsfähige, langfristig finanzierte und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist für die Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs entstehen erhebliche strukturelle Finanzierungslücken. Eine Ersatzabgabe ist daher sachlich gerechtfertigt, um die Funktionsfähigkeit von Nationalstrassen, Agglomerationsverkehr und Spezialfinanzierung Strassenverkehr auch künftig sicherzustellen.

Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich jedoch erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf. Eine Festlegung auf eine bestimmte Erhebungsmethode bereits auf Verfassungsstufe erscheint angesichts des raschen technologischen Wandels weder zweckmässig noch zielführend. Verfassungsbestimmungen schaffen hohe Hürden für spätere Anpassungen; ein zu eng gefasster Verfassungstext würde damit unnötig Technologiepfade vorgeben und die Flexibilität des Gesetzgebers einschränken.

economiesuisse unterstützt die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig zu sichern. Auf Verfassungsstufe soll jedoch einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Die neue Abgabe muss in ihrer Wirkung und Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen. Eine Übergangsbestimmung soll ermöglichen, bis zur späteren gesetzlichen Ausgestaltung eine moderat ausgestaltete Pauschale zu erheben. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass spätere Lösungen mit Entwicklungen in der EU kompatibel sind, um Mehraufwand und Doppelspurigkeiten für Unternehmen zu vermeiden. Die Detailfragen, insbesondere Einführungszeitpunkt, Fahrzeugdifferenzierungen und konkrete Erhebungsmethode, sind in einem separaten Gesetzgebungsprozess zu regeln, der wiederum dem fakultativen Referendum untersteht.

Grundsätzliche Anliegen der Wirtschaft

Für die Wirtschaft ist wichtig, dass die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge verlässliche und langfristig planbare Rahmenbedingungen schafft. Die grundlegenden Elemente der Abgabe sollen mit Weitsicht auf Gesetzesstufe geregelt sein, damit Unternehmen ihre Investitionen und Betriebskos-

ten über längere Zeiträume hinweg kalkulieren können. Ebenso wichtig ist, dass die neue Abgabe in ihrer Wirkung möglichst exakt der heutigen Mineralölsteuer entspricht und keine neuen Belastungsverschiebungen zwischen Fahrzeug- oder Nutzergruppen entstehen. Die Ausgabenseite soll folglich nicht angetastet werden.

Das Prinzip der Nutzerfinanzierung ist für die Wirtschaft zentral. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur soll auch künftig überwiegend durch die Nutzenden erfolgen. Leistungsbezogene Modelle sind für einen hohen Nutzeranteil an der Finanzierung dabei besser geeignet als pauschale Modelle. Deshalb befürwortet die Wirtschaft a priori eine leistungsbezogene Bepreisung der gesamten Mobilität. Dabei muss die Erhebung effizient und administrativ schlank ausgestaltet sein damit keine zusätzlichen bürokratischen Lasten oder Kosten für Unternehmen entstehen. Darüber hinaus muss eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger stattfinden – ein Road Pricing stellt keine sinnvolle Option dar.

Technologieneutrale und wirkungsgleiche Verfassungsgrundlage

Für economiesuisse ist entscheidend, dass auf Verfassungsstufe einzig der Grundsatz verankert wird, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig eine Abgabe oder eine Verbrauchssteuer leisten müssen. Diese Abgabe soll in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen und insbesondere in der Mittelverteilung analog ausgestaltet sein. Damit bleibt der heutige Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, Spezialfinanzierung Strassenverkehr und der allgemeine Bundeshaushalt sollen gleich wie heute profitieren.

Gleichzeitig soll der Verfassungsartikel bewusst technologieneutral formuliert werden. Auf eine Festlegung der konkreten Erhebungsmethode auf Verfassungsstufe ist zu verzichten, da sich sowohl die technischen Möglichkeiten zur Verbrauchs- oder Leistungsdatenerhebung als auch die Anforderungen an ein zukunftsfähiges System in den kommenden Jahren weiterentwickeln werden. Eine feste Verankerung des Erhebungsmodells auf Verfassungsstufe würde diese Weiterentwicklung behindern und spätere Anpassungen unnötig erschweren.

Zeitlicher Spielraum für ein langfristig tragfähiges Modell

Mit der Verfassungsgrundlage und einer Übergangsbestimmung zur Sicherstellung der Finanzierung (s.u.) erhält der Bundesrat den zeitlichen Spielraum, ein tragfähiges, verursachergerechtes und technologisch zukunftsfähiges Erhebungsmodell auszuarbeiten und den ordentlichen politischen Verfahren zuzuführen. Die Fahrzeugtechnologie entwickelt sich zunehmend in Richtung standardisierter, im Fahrzeug selbst erfasster Verbrauchsdaten. Solche Systeme bieten präzise und fälschungssichere Grundlagen und könnten die Erhebung mittelfristig vereinfachen. Diese Perspektive erlaubt es, die heute bestehenden Herausforderungen wie Umgehungspotenziale, technische Komplexität, Messunsicherheiten, hohe Installationskosten und Fragen der politischen Akzeptanz langfristig zu entschärfen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auf europäischer Ebene ebenfalls Bestrebungen im Gang sind, künftig verbrauchs- oder leistungsbasierte Abgaben einzuführen. Die Schweizer Wirtschaft ist stark vernetzt mit den europäischen Wertschöpfungsketten im Umland und auf reibungslose grenzüberschreitende Prozesse angewiesen, insbesondere im Güterverkehr. Eine Lösung, die später von europäischen Standards abweicht, würde für Unternehmen mit grenzüberschreitender Tätigkeit einen erheblichen Mehraufwand verursachen und unnötig Kosten generieren. Für die Schweiz ist es deshalb sinnvoll, die Entwicklungen in der EU eng zu verfolgen und bei der künftigen Ausgestaltung der Ersatzabgabe auf weitgehende technische Kompatibilität zu achten. Eine möglichst harmonisierte Mess- und Erhebungssystematik erleichtert den Vollzug, reduziert administrative Belastungen und verhindert, dass Schweizer Unternehmen mit parallelen oder unvereinbaren Messanforderungen konfrontiert werden.

Geordnetes zweistufiges Vorgehen als stabile Lösung

Ein zweistufiges Vorgehen schafft den notwendigen zeitlichen und rechtlichen Rahmen, um ein System zu entwickeln, das finanzpolitisch stabil, technologisch offen und volkswirtschaftlich tragbar ist. Es stellt sicher, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur lückenlos gewährleistet bleibt, während gleichzeitig ein langfristig akzeptiertes und vollzugstaugliches Modell vorbereitet wird. Für eine Regelung, die über Jahrzehnte Bestand haben soll, ist ein solcher schrittweise und vorausschauende Ansatz der sachgerechte Weg.

Übergangsbestimmung mit pauschaler Erhebung

Heute besteht bereits auf Verfassungsstufe die Möglichkeit, eine pauschale Abgabe auf elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erheben (Art. 131 Abs. 2 lit. b). Die daraus erhobenen Mittel würden jedoch ausschliesslich dem NAF zufließen und wären nicht in die bewährte Gesamtarchitektur der Mineralölsteuer eingebettet. Da im skizzierten zweistufigen Vorgehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich Dauer und Inkrafttreten der

gesetzlichen Grundlage bestehen und die neue Ersatzabgabe die gleiche Finanzierungslogik wie die Mineralölsteuer aufweisen soll, muss auf Verfassungsstufe die Möglichkeit einer temporären pauschalen Erhebungscompetenz mit analoger Mittelverteilung vorgesehen werden. Eine solche Regelung stellt sicher, dass NAF, SFSV und der allgemeine Bundeshaushalt bei sich abzeichnenden Finanzierungslücken weiterhin verlässlich alimentiert werden können. Voraussetzung dafür ist eine klar formulierte Übergangsbestimmung, die der Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit bietet.

Abgrenzung zu nicht behandelten Aspekten der Vorlage

economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zu Fragen, die erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden können. Dazu gehören insbesondere der konkrete Einführungszeitpunkt der Ersatzabgabe, allfällige Differenzierungen zwischen Fahrzeugkategorien, die Höhe einer späteren Abgabe oder Verbrauchssteuer sowie die operative Ausgestaltung des Erhebungsmodells. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.

Mit einer technologieneutralen Verfassungsgrundlage wird der notwendige Rahmen geschaffen, um diese weiterführenden Entscheide in einem zweiten Schritt sorgfältig, faktenbasiert und unter demokratischer Kontrolle zu treffen. Erst im anschliessenden Gesetzgebungsverfahren, das wiederum dem fakultativen Referendum untersteht, können die Details so ausgestaltet werden, dass sowohl finanzpolitische Stabilität als auch wirtschaftliche Verträglichkeit gewährleistet sind.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Lukas Federer
Bereichsleiter Energie, Umwelt, Infrastruktur &
Digitales
Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung

David Stauffacher
Projektleiter Infrastruktur und Digitales

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>economiesuisse begrüsst grundsätzlich die Einführung einer Ersatzabgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Auf Verfassungsstufe soll jedoch einzig der technologieneutrale Grundsatz der Abgabepflicht verankert werden, während die Wahl der Erhebungsmethode offenbleibt. Die neue Abgabe soll in ihrer Wirkung und in der Mittelverteilung der heutigen Mineralölsteuer entsprechen.</p> <p>Die Detailfragen, insbesondere Einführungszeitpunkt, Fahrzeugdifferenzierungen und konkrete Erhebungsmethode, sind in einem separaten Gesetzgebungsprozess zu klären, der wiederum dem fakultativen Referendum untersteht.</p>
Anhang	20260109_STN Ersatzabgabe Mineralölsteuer_economiesuisse.pdf

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Allgemeine Einschätzungen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Eine leistungsfähige, langfristig finanzierte und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist für die Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs entstehen erhebliche strukturelle Finanzierungslücken. Eine Ersatzabgabe ist daher sachlich gerechtfertigt, um die Funktionsfähigkeit von Nationalstrassen, Agglomerationsverkehr und Spezialfinanzierung Strassenverkehr auch künftig sicherzustellen und die Wirtschaft begrüsst diese. Im Übrigen verweisen wir auf unsere generelle Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage.</p>
Anhang	

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf.</p>
Anhang	

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die beiden zur Diskussion stehenden Erhebungsmethoden unterscheiden sich erheblich in Umsetzbarkeit, Vollzugstauglichkeit und wirtschaftlichen Auswirkungen. Beide Modelle weisen Vorteile, aber auch relevante Nachteile auf.
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	--
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	--
Anhang	

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Wirtschaft legt großen Wert auf eine gesicherte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch deren Nutzer. Eine stabile und verlässliche Lösung zur Erhebung ist dabei entscheidend, um die Finanzierung langfristig sicherzustellen. Die Wirtschaft befürwortet eine zügige Einführung, ist jedoch der Ansicht, dass der konkrete Erhebungszeitpunkt erst nach der Verankerung der entsprechenden Bundeskompetenz in der Verfassung diskutiert werden sollte.
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	--
Anhang	

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.
Anhang	

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

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

Titel	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabbeerhebung 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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.
Anhang	

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
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	--
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
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	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

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

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

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung	economiesuisse begrüsst, dass der Bundesbeschluss vorsieht, die Verwendung der erhobenen Mittel in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer anzugleichen und die Mittelverteilung analog auszugestalten. Damit bleibt der bestehende Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie der allgemeine Bundeshaushalt sollen wie bisher profitieren. Zur konkreten Ausgestaltung der Erhebung äussern wir uns an dieser Stelle nicht und verweisen auf unsere generelle Stellungnahme zu den Vorlagen.
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	Neutrale Haltung
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.
Anhang	

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

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung	economiesuisse begrüsst, dass der Bundesbeschluss vorsieht, die Verwendung der erhobenen Mittel in ihrer Wirkung der heutigen Mineralölsteuer anzugleichen und die Mittelverteilung analog auszugestalten. Damit bleibt der bestehende Verteilschlüssel bei den Ausgaben gewährleistet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie der allgemeine Bundeshaushalt sollen wie bisher profitieren. Zur konkreten Ausgestaltung der Erhebung äussern wir uns an dieser Stelle nicht und verweisen auf unsere generelle Stellungnahme zu den Vorlagen.
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	Neutrale Haltung
Begründung	economiesuisse äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung bewusst nicht zur Frage des Erhebungsmodells, das erst im nachgelagerten Gesetzgebungsprozess sachgerecht diskutiert werden sollte. Diese Punkte sind erst dann reif für die Debatte, wenn Volk und Stände in einem ersten Schritt grundsätzlich darüber entscheiden konnten, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge künftig einer Ersatzabgabe unterstellt werden sollen.
Anhang	