AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per Online-Tool und E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft.

Der AGVS anerkennt die Notwendigkeit, die Finanzierung der Nationalstrassen und der Agglomerationsprogramme langfristig zu sichern. Mit dem Rückgang der Mineralölsteuereinnahmen infolge der zu erwartenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes würde eine strukturelle Lücke im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) entstehen, welche geschlossen werden muss. Für den AGVS ist klar, dass die Finanzierung des Unterhalts und der Projekte technologieneutral erfolgen muss, weshalb sich auch elektrisch betriebene Fahrzeuge solidarisch und nach dem Verursacherprinzip daran beteiligen müssen. Die zentrale Frage ist aus Sicht des AGVS deshalb nicht, ob ein Beitrag geleistet werden soll, sondern wie dieser Beitrag gestaltet werden muss, damit dieser technisch machbar, politisch tragfähig, datenschutzkonform und durch die Automobilistinnen und Automobilisten akzeptiert wird und wann diese Abgabe schliesslich eingeführt werden soll.

Angesichts der Dynamik der Marktentwicklung und der unsicheren technologischen Ausgangslage betont der AGVS zusätzlich die Notwendigkeit einer zeitlichen Flexibilisierung des Inkrafttretens des neuen Abgabe-Regimes. Eine starr terminierte Einführung, welche gemessen am Grad der Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes, zu früh erfolgt, birgt das Risiko, dass die Transformation hin zur Elektromobilität die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen schwächen kann. Im Sinne der Erreichung der Klimaziele, ist eine solche Abgabe bei schlecht gewähltem Zeitpunkt kontraproduktiv. Weiter bestehen an einer verfrühten Einführung der Abgabe Risiken, dass die notwendige Infrastruktur zur Abgabenerhebung nicht bereit sein könnten. Der AGVS schlägt deshalb vor, das Inkrafttreten an klar messbare Bedingungen zu knüpfen, bis ein Steckeranteil im Schweizer Fahrzeugbestand von mehr als 30 Prozent erreicht wird. Eine solche konditionale Einführung gewährleistet, dass die neue Abgabe erst dann voll wirksam wird, wenn die finanzielle Lücke im NAF noch nicht entstanden

AGVS/UPSA
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon 031 307 15 15, Fax 031 307 15 16
info@agvs-upsa.ch, www.agvs-upsa.ch

ist und ein genügend grosser Fahrzeugbestand vorhanden ist, welcher das neue System und die daraus entstehenden Kosten und Administrationsaufwände rechtfertigen. Damit wird Planungssicherheit für die Automobilindustrie geschaffen, welche die Zielerreichung im Sinne der CO_2-Gesetzgebung nicht gefährdet und gleichzeitig würde verhindert, dass übereilte Lösungen zu unverhältnismässigen Belastungen führen. Wird eine Ersatzabgabe aber vor den europäischen Staaten eingeführt, sind die Zielwerte für CO_2-Emissionen entsprechend zu lockern.

Ganz generell zur Form der Erhebung lehnt der AGVS die fahrleistungsabhängige Abgabe klar ab. Eine kilometergenaue Erhebung wäre administrativ schwerfällig, datenschutzrechtlich umstritten und politisch kaum mehrheitsfähig. Sie würde Automobilistinnen und Automobilisten in eine regelmässige Meldepflicht drängen, technische Kontrollmechanismen erfordern und gleichzeitig die Erwartung nähren, dass der Staat künftig weitere Fahrdaten erheben könnte und gar differenziert nach Ort und Zeit eine neue Abgabe lancieren könnte. Eine solche Lösung wäre eine Einstiegsstufe in ein Road Pricing, was weder von der Bevölkerung noch vom AGVS gutgeheissen wird. Eine solche Lösung fördert ausserdem Misstrauen, erhöht den Vollzugsaufwand erheblich und belastet die Meldepflichtigen unangemessen. Die Fahrleistungsabgabe ist aus Sicht des AGVS nicht geeignet, die langfristige Akzeptanz der Abgabe auf Elektromobilität zu sichern als auch ein modernes und faires Finanzierungssystem zu etablieren.

Die vorgeschlagene Ladestromsteuer wird vom AGVS grundsätzlich offen aufgenommen. Sie folgt dem bekannten Prinzip der Energieverbrauchsbesteuerung und knüpft an die heutige Logik der Mineralölsteuer an. Sie respektiert die Privatsphäre der Automobilistinnen und Automobilisten, setzt keine fahrleistungsbezogenen Daten voraus und ist transparent, verständlich und in ihrer Wirkung kalkulierbar. Obwohl der heutigen Logik folgend und grundsätzlich die attraktivste Option, ist die technische Umsetzung eines Zählers an der Ladeinfrastruktur mit diversen Schwierigkeiten verbunden. So bestehen unsererseits technische Bedenken im Hinblick auf das bidirektionale Laden, sobald Fahrzeuge Strom nicht nur beziehen, sondern auch zurückspeisen. Aufgrund der Rückvergütungen bei der Rückspeisung (Vehicle-to-Grid) würde die Abgabe stark verzerrt werden, weil steuerfreie Energieflüsse (z.B. direkt aus der Steckdose oder aus dem Ausland) nicht von besteuerten Energieflüssen getrennt werden können. Auch die Pflicht zur Nachrüstung bestehender Ladeeinrichtungen und die Kontrolle privater Installationen werfen komplexe Fragen auf, die teilweise kaum lösbar erscheinen. Der AGVS ist zwar grundsätzlich offen für die Ladestromlösung, schlägt aber parallel eine alternative Lösung vor, wenn die Variante des Zählers an der Ladeinfrastruktur aufgrund technischer Bedenken und aufgrund Missbrauchsgefahr scheitern sollte.

Vor diesem Hintergrund schlägt der AGVS eine Alternative vor, welche für eine technisch umsetzbare und mehrheitsfähige Lösung zu prüfen ist. Konkret schlägt der AGVS eine fahrzeugbasierte Erfassung der geladenen Kilowattstunden mittels eines einheitlichen, eichfähigen Messmoduls vor, das als Zusatzgerät im Fahrzeug eingebaut wird. Dieses Modul soll möglichst nicht in das Fahrzeugsteuergerät integriert werden und auch nicht auf den Fahrzeugdatenbus zugreifen, sondern einzig und allein die total geladenen Kilowattstunden seit der Installation messen. Wird im Ausland geladen, soll das Messmodul selbst erkennen, dass diese geladenen Kilowattstunden nicht zu berücksichtigen sind – so verbleiben sämtliche Geolokalisierungsdaten im Fahrzeug.

Hierzu kann als Übergangs-, Ergänzungs- oder Ersatzlösung für eine pragmatische Umsetzung auch eine Pauschalabgabe in Betracht gezogen werden, solange ein verursacherorientiertes und messbasiertes System noch nicht realisierbar ist. Eine solche Pauschale könnte möglichst pragmatisch über eine noch zu definierende Abstufung bei der Bezahlung der Autobahnvignette erhoben werden.

Unabhängig von der gewählten Erhebungsform weist der AGVS ausdrücklich darauf hin, dass die Entwicklung der Strompreise ein entscheidender Faktor für die weitere Verbreitung der Elektromobilität darstellt. Hohe oder gar steigende Ladepreise wirken unmittelbar kaufhemmend, insbesondere wenn der Ladepreis durch die Ersatzabgabe nochmals verteuert wird. Der AGVS erwartet deshalb, dass parallel zur Einführung der Ersatzabgabe substanzielle Fortschritte bei der Senkung und Harmonisierung der Strompreise erzielt werden. Ebenso notwendig sind klare und verbindliche Regeln zur Preistransparenz und zur einheitlichen Nutzung von öffentlichen Ladesäulen. Für Automobilistinnen und Automobilisten muss jederzeit klar ersichtlich sein, welcher Preis pro Kilowattstunde effektiv bezahlt wird, und ein attraktiver Preis ist für die Elektromobilität entscheidend. Uneinheitliche Systeme, Intransparente Tarifmodelle, Zuschläge oder schwer nachvollziehbare Abrechnungen untergraben das Vertrauen in die Elektromobilität und stehen im Widerspruch zu einer fairen und akzeptierten Abgabelösung.

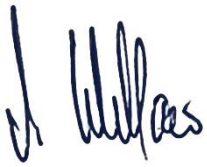
Abschliessend zur Vorlage spricht sich der AGVS entschieden gegen jede Form der Zweckentfremdung der Einnahmen des NAF aus. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 86 Abs. 2 lit. b BV, welche die Automobilsteuer künftig nur noch zu mindestens 50 Prozent dem NAF zuteilt und den Rest für den allgemeinen Bundeshaushalt öffnet, lehnen wir mit Nachdruck ab. Die Unterlagen halten ausdrücklich fest, dass diese Änderung «im Rahmen der Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts» erfolgt und somit der Haushaltssanierung dient, nicht der Mobilitätspolitik. Damit würde die seit 2018 geltende vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer aufgehoben und bis zur Hälfte der bisherigen Einnahmen könnten neu in allgemeine Staatsaufgaben fliessen. Eine solche Schwächung des NAF ist inakzeptabel. Sie widerspricht dem Grundprinzip, dass Strassenbenutzerinnen und -benutzer ausschliesslich die Strasseninfrastruktur zu finanzieren haben statt anderer Bundesaufgaben. Der AGVS fordert deshalb eine klare, verfassungsrechtlich abgesicherte Zweckbindung sämtlicher Einnahmen aus der neuen Abgabe als auch aus der Automobilsteuer zugunsten des NAF. Ein Abbau der Zweckbindung untergräbt das Vertrauen der Bevölkerung, der Kantone und der Gemeinden in die Stabilität der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und gefährdet langfristige Investitionen in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strassen – sei es im Nationalstrassennetz oder in den Agglomerationen.

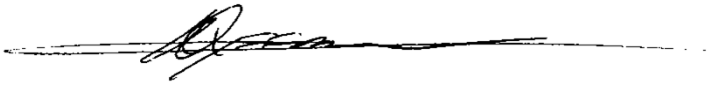
Der AGVS ist bereit, konstruktiv an einer Lösung mitzuwirken, die sowohl technisch machbar wie politisch tragfähig ist. Wir unterstützen eine faire und zeitlich korrekt abgestimmte Beteiligung der Elektromobilität an der Strassenfinanzierung, lehnen jedoch jede Variante ab, die zu unverhältnismässiger Bürokratie, datenschutzrechtlichen Problemen oder Zweckentfremdung finanzieller Mittel des NAF führt. Unsere bevorzugte Lösung ist ein technologieneutrales System, das entweder über die Ladestrommessung oder – falls diese technisch, praktisch oder politisch nicht durchsetzbar ist – über eine fahrzeugbasierte, eichfähige kWh-Messung funktioniert. Scheitern diese Varianten, ist bis zur Realisierung einer finalen Lösung, der möglichst pragmatischste Weg über Pauschalen zu wählen.

Der AGVS appelliert an den Bundesrat und das Parlament, eine Lösung zu wählen, die die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig sichert, die technologische Realität anerkennt, die politische Tragfähigkeit respektiert und die Grundsätze der Zweckbindung und Fairness wahrt. So bleibt die Schweizer Verkehrspolitik nachhaltig, glaubwürdig und verlässlich.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen als Vertreter des Autogewerbes bei der konstruktiven Lösungsfindung gerne für Sie zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)





Manfred Wellauer
Zentralpräsident

Christian Wyssmann
Geschäftsführer