

aeesuisse • Falkenplatz 11 • 3012 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen, ASTRA  
**Per Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch**

Bern, 9. Januar 2026

## **Stellungnahme zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge»**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung «Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge» Stellung zu nehmen.

Als Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz vertreten wir die konsolidierten Interessen von 30 Branchenverbänden und rund 600 Unternehmen (darunter zahlreiche EVU), die in den Bereichen der erneuerbaren Energieerzeugung, Energieverteilung und -vermarktung, Energiespeicherung, Energieeffizienz und Mobilität engagiert sind. In ihrem Sinne stehen wir ein für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik. Wir unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 und engagieren uns für eine konsequente und beschleunigte Umsetzung der Energiestrategie 2050.

Die aeesuisse lehnt den Vorschlag zur Besteuerung und damit die vorgelegte Vorlage zur Finanzierung des Strassenbauunterhalts durch die Elektromobilität zum jetzigen Zeitpunkt entschieden ab. Die vorgeschlagenen Instrumente – ob fahrleistungsabhängige Abgabe oder Ladestromsteuer – wirken im heutigen Kontext als Massnahmen, die den eingeschlagenen Dekarbonisierungspfad des Strassenverkehrs als solchen in Frage stellen. Beide Varianten würden ausgerechnet in einer Phase eingeführt, in der der rasche Hochlauf der Elektromobilität entscheidend sein wird, um die gesetzlich verankerten Klima- und CO<sub>2</sub>-Flottenziele zu erreichen. Die Vorlage setzt damit ein völlig falsches politisches Signal und ist nicht vereinbar mit den klimapolitischen Zielsetzungen von Bundesrat und Parlament.

Bereits die Eröffnung der Vernehmlassung hat eine spürbare Verunsicherung im Markt ausgelöst. Die Einführung einer zusätzlichen finanziellen Belastung für Elektrofahrzeuge – ungeachtet ihrer konkreten Ausgestaltung – wirkt abschreckend auf Kaufentscheide. Der Erläuternde Bericht selbst zeigt, dass der Markthochlauf der Elektromobilität für die Netto-Null-Strategie unumgänglich ist. Da eine Abgabe diesen Hochlauf dämpft, steht die Vorlage mit sich selbst im direkten Widerspruch.

Die aeesuisse ist grundsätzlich offen für eine zukünftige Besteuerung von Elektrofahrzeugen, jedoch erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt, wenn in der Schweiz ein ausreichender Technologie- und Marktanteil erreicht ist. Vergleichbar mit Norwegen sollte eine Einführung erst dann in Betracht gezogen werden, wenn der Elektroanteil mindestens rund 15 Prozent erreicht hat (2025 liegt dieser in der Schweiz gerademal bei 3,8 Prozent) und der Markthochlauf dadurch nicht mehr gefährdet wird.

## **CO<sub>2</sub>-Ziele und Dekarbonisierungspfad: Die Vorlage wirkt gegen die Zielerreichung**

Die Schweiz verfehlt bereits heute die CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte deutlich. Das gilt auch für Elektrofahrzeuge als wichtigste Stellschraube der Zielerreichung. Für 2025 beträgt das Flottenziel 93.6 g CO<sub>2</sub>/km; tatsächlich liegen die Emissionen per Ende Oktober 2025 bei rund 107 g CO<sub>2</sub>/km. Bis 2030 müsste der Durchschnittswert auf etwa 50 g CO<sub>2</sub>/km sinken. Dies ist ohne einen stark steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen nicht zu erreichen. Die vorgeschlagene Abgabe würde die Total Cost of Ownership (TCO) elektrischer Fahrzeuge jedoch markant erhöhen und damit deren Marktdurchdringung bis 2030 völlig unnötig behindern. Die Vorlage widerspricht damit dem Netto-Null-Pfad des Bundes, der laut Bericht bis 2050 einen nahezu vollständig elektrifizierten Fahrzeugbestand erfordert.

## **Wegfall des letzten indirekten Anreizes bei ohnehin fehlender Förderung**

Mehrere europäische Länder führen angesichts verschärfter CO<sub>2</sub>-Zielwerte erneut Förderprogramme ein – etwa Kaufsubventionen oder „social leasing“-Modelle. Die Schweiz hingegen bietet keinerlei nationale Förderung. Die Ausnahme von der Mineralölsteuer stellt als indirekter wirtschaftlicher Vorteil eines Elektrofahrzeugs faktisch das einzige verbleibende Dekarbonisierungsinstrument im Fahrzeugmarkt dar. Die vorgeschlagene Abgabe würde auch diesen letzten Anreiz absetzen und durch neue finanzielle Belastungen ersetzen. Damit würde die Elektromobilität in der Schweiz nicht mehr nur nicht unterstützt – sie würde aktiv behindert.

## **Keine Verhältnismässigkeit in der Legitimierung einer Abgabe**

Der Bericht begründet die Vorlage mit der Sicherung der Einnahmen für NAF, SFSV und Bundeshaushalt. Diese Argumentation überzeugt nicht. Durch die kürzliche Ablehnung des Ausbauprogrammes STEP 2023 reduziert sich der unmittelbare Finanzierungsdruck. Zudem sind die Einnahmen aus CO<sub>2</sub>-Sanktionen für Überschreitungen der Flottenziele bereits heute dem NAF zweckgebunden. Der Bund hat gemäss seiner Antwort auf die Interpellation Schmezer (25.3399) seit 2012 kumuliert rund 1.6 Mrd. Fr. an Sanktionsreduktionen gewährt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum nun ausgerechnet die Elektromobilität diese Sanktionsreduktionen querfinanzieren soll, während die Fahrzeugbranche eben gerade den Einbruch der Elektrofahrzeugverkäufe für die Zielverfehlungen verantwortlich macht.

## **Mittelverwendung: Ungerechtfertigte Belastung emissionsfreier Fahrzeuge**

Der Bericht schlägt vor, dass die Einnahmen aus der neuen Abgabe analog zur Mineralölsteuer verteilt werden – also auch in den allgemeinen Bundeshaushalt und die SFSV fliessen sollen. Damit würde die Elektromobilität nicht durch die Elektromobilität verursachte externe Kosten kompensieren. Bei Mineralölsteuern kann der Anteil zugunsten des allgemeinen Haushalts mit den durch das Mineralöl verursachten externen Kosten (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgaseneffekt) begründet werden. Bei Elektrofahrzeugen sind diese externen Kosten nachweislich massiv tiefer.

## **Schlussfolgerung**

Die aeesuisse kommt zum klaren Schluss, dass die Vorlage in der vorliegenden Form nicht weiterverfolgt werden darf. Sie ist klimapolitisch höchst kontraproduktiv, ökonomisch ineffizient, finanziell unnötig, technisch unausgereift und strategisch schädlich für die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Die Schweiz braucht angesichts der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele bis 2030 mehr Anreize für die Elektromobilität, anstelle von zusätzlichen Hemmnissen. Die aeesuisse bittet den Bund deshalb eindringlich, von einer Besteuerung von Elektrofahrzeugen vorläufig abzusehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

*P. Wismer-Felder*

Priska Wismer-Felder  
Co-Präsidentin



Christoph Schaer  
Co-Präsident



Stefan Batzli  
Geschäftsführer