

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Elektronisch via Online-Tool «Consultations»

8. Januar 2026

Thomas Marti, Direktwahl +41 62 825 25 11, thomas.marti@strom.ch

Stellungnahme zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den in der Vernehmlassung unterbreiteten zwei Varianten zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen Stellung nehmen zu können. Der VSE nimmt diese Gelegenheit gern wahr.

Der VSE anerkennt, dass mit der fortschreitenden Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken. Um die Finanzierung der Strasseninfrastruktur zu sichern, muss das Abgabesystem daher langfristig angepasst werden. Dieses Anliegen einer **nachhaltigen Strassenfinanzierung** unterstützt der VSE grundsätzlich – auch Elektrofahrzeuge sollen auf lange Frist zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen.

Gleichzeitig warnt der VSE vor einer übereilten Einführung einer neuen Abgabe speziell auf Elektrofahrzeuge bereits im Jahr **2030**. Ein solch früher Zeitpunkt birgt die Gefahr, die Elektromobilität als tragende Säule der Energiestrategie auszubremsen. Der Marktanteil der BEV hinkt den Bundeszielen deutlich hinterher. Der VSE hat den Ausbau der E-Mobilität stets unterstützt. Eine Abgabe ab 2030 auf Elektroautos, die zu diesem Zeitpunkt erst einen kleinen Bruchteil des Fahrzeugbestands ausmachen, würde deren Marktdurchdringung weiter bremsen und die Attraktivität fossiler Antriebe länger unterstützen.

Der VSE steht der Vorlage daher ablehnend gegenüber. In der Gesamtbetrachtung überwiegt der potenzielle Schaden – weniger Elektrofahrzeuge auf den Strassen und ein Rückschlag für die Klimaziele – klar den Nutzen einer frühzeitigen Mehreinnahme zur Strassenfinanzierung. Kein anderes europäisches Land hat bisher eine vergleichbare Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt. Ein isoliertes Schweizer Vorgehen erachtet der VSE als nicht zielführend.

Variante «Ladestrom» gefährdet Akzeptanz, Umsetzung und Klimaziele

Die Variante Ladestrom weist aus Sicht des VSE **gravierende Nachteile** auf:

Die Variante ist **unverhältnismässig teuer**. Zur Umsetzung wären immense Investitionen nötig. Im erläuternden Bericht wird von Gesamtkosten im Umfang von 1.4 Mia. CHF von 2030 bis 2039 ausgegangen. Das liegt wesentlich über den Kosten für die Variante Fahrleistung. **Die entsprechenden Kosten würden auf die Allgemeinheit überwältzt.**

Die Steuer ist in dieser Variante mit geringem Aufwand zu umgehen und schafft dadurch erhebliche Ungleichbehandlungen. Wer ehrlich an einer kontrollierten Ladestation lädt, würde belastet, während andere die Abgabe problemlos vermeiden könnten – etwa durch das Laden an beliebigen (Industrie-)Steckdosen. **Das untergräbt die Steuergerechtigkeit.** Ergebnis der Variante ist ein steuerpolitischer Irrweg, den kein anderes europäisches Land geht.

Es ist **nicht Aufgabe der Verteilnetzbetreiber, für den Bund Steuern einzutreiben**. Die Variante hebt die bewährte Aufgabenteilung im Mess- und Abrechnungswesen aus, indem bestehende Verantwortlichkeiten im Strommesswesen systemwidrig verschoben werden. Den Netzbetreibern wird eine problematische Rolle zugedacht, die erhebliche **rechtliche und praktische Unsicherheiten** mit sich bringt. So soll etwa der lokale Verteilnetzbetreiber (VNB) Ladeeinrichtungen kontrollieren – obwohl er weder Betreiber ist noch Zugang zu den Installationen hat. **Ihm würde eine Aufgabe übertragen, die er faktisch nicht erfüllen kann.** Zudem fehlen insbesondere kleineren Netzbetreibern die personellen Ressourcen, um eine solche Kontroll- und Vollzugsrolle zu übernehmen.

Angesichts dieser vielfältigen Mängel lehnt der VSE die Einführung einer Ladestrom-Steuer **vollumfänglich ab**.

Praktikablere Variante «Fahrleistung»

Sollte – entgegen den aufgezeigten Vorbehalten – tatsächlich eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden, ist dieses Modell zu bevorzugen. Die **Variante Fahrleistung** ist zwar volkswirtschaftlich **günstiger**, technologisch **einfacher** umzusetzen und systemisch **fairer**. **Auch sie käme aber zu früh und würde den Ausbau der Elektromobilität bremsen.**

Erst wenn die Elektromobilität eine robuste Marktdurchdringung erreicht hat und die Klimavorgaben auf Kurs sind, kann eine volle Angleichung der Abgabesysteme erfolgen. Eine neue Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist nur dann vertretbar, wenn sie verkehrs-, finanz-, energie- und klimapolitisch verantwortbar ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Michael Frank
Direktor



Thomas Marti
Bereichsleiter Netze