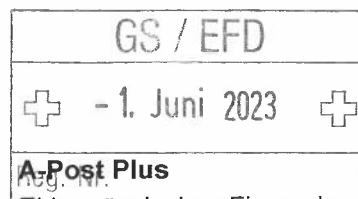


## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat



Eidgenössisches Finanzdepartement  
Frau Bundesrätin  
Karin Keller-Sutter  
3003 Bern

31. Mai 2023

### **Änderung der Automobilsteuerverordnung; Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 5. April 2023 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und äussert sich dazu wie folgt:

Um marktwirtschaftliche Anreize für die Entwicklung der Elektromobilität zu setzen, sind Elektroautomobile seit 1997 von der Automobilsteuer in Höhe von 4 % befreit. Die Verordnungsänderung sieht vor, die geltende Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer per 1. Januar 2024 aufzuheben. Damit sollen die aufgrund des exponentiellen Wachstums der Elektromobilität stark zunehmenden Einnahmeausfälle gestoppt werden. Namentlich wird davon ausgegangen, dass sich bei einer Weiterführung der Steuerbefreiung die Steuerausfälle bis 2030 auf etwa 2,1 bis knapp 3 Milliarden Franken kumulieren würden.

Weiter wird argumentiert, dass diese Steuerbefreiung als Förderinstrument nicht mehr erforderlich sei. Die Elektroautomobile machten im Jahr 2022 bereits einen Anteil von knapp 20 % an den Gesamtimporten aus. Der Anteil an Elektrofahrzeugen werde gemäss verschiedener Szenarien weiter steigen. Als Gründe werden die sinkenden Anschaffungskosten von Elektroautomobilen und damit einhergehend die erwartete Preisparität mit fossilbetriebenen Fahrzeugen ab 2025, die steigende Akzeptanz gegenüber der Elektromobilität in der Bevölkerung und die staatlichen Regulationen bezüglich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge genannt. Diese Einschätzungen und Ausführungen werden geteilt. Überdies wird die Ansicht geteilt, dass keine schwerwiegenden negativen Folgen durch die Aufhebung der Befreiung von der Automobilsteuer in Bezug auf die Entwicklung der Elektromobilität zu erwarten sind.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau begrüsst die Absicht des Bundes, die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer gemäss erläuterndem Bericht und entsprechendem Verordnungsentwurf aufzuheben. Er regt einzig an, nochmals zu prüfen, ob die Einführung und damit der Wegfall marktwirtschaftlicher Anreize für die Entwicklung der Elektromobilität bereits per 1. Januar 2024 der geeignete Zeitpunkt darstellt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

  
Jean-Pierre Gallati  
Landammann

  
Joana Filippi  
Staatsschreiberin

z.K. an

• [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 11  
info@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

---

Per E-Mail an  
var@bazg.admin.ch

Appenzell, 27. April 2023

### **Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV): Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie teilt die Meinung des Bundesrats, dass die Steuerbefreiung als Förderinstrument nicht mehr notwendig ist, da bereits heute jeder vierte eingelöste Neuwagen ein reines Elektrofahrzeug ist. Zudem gibt es nach unserer Ansicht bessere Fördermassnahmen für umweltfreundlichere Antriebe von Fahrzeugen, wie etwa die staatliche Regulation mit Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

#### **Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

#### *Zur Kenntnis an:*

- Finanzdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

Eidg. Finanzdepartement

per E-Mail: var@bazg.admin.ch  
[PDF- und Wordversion]

**Dr. iur. Roger Nobs**  
Ratschreiber  
Tel. +41 71 353 63 51  
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 30. Juni 2023

## **Eidg. Vernehmlassung; Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Finanzdepartement EFD eingeladen, zur eingangs erwähnten Vorlage bis 12. Juli 2023 Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat seinerzeit die Schaffung des NAF auf Verfassungsstufe eng begleitet. Die Ausgaben des NAF umfassen – wie der Name sagt – die Aufwendungen für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Die Aufwendungen für die Nationalstrassen stehen in der alleinigen Aufgabe des Bundes und haben keinen finanziellen Einfluss auf die Kantone. Über die Agglomerationsprogramme legt der Bund je Agglomeration einen fixen Beitrag zur Mitfinanzierung der infrastrukturellen Massnahmen fest. Das bedeutet somit, der Kostenbeitrag des Bundes an die einzelnen Massnahmen ist nicht abhängig vom Fondsbestand des NAF. Die Vorlage hat daher keine Auswirkungen auf die mitzufinanzierenden kantonalen Massnahmen im Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee. Der Bund bestätigt dies im erläuternden Bericht unter Punkt 5.2.

Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wurde bei der Schaffung des NAF beibehalten und wird bis anhin mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer geäufnet. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden erhält mit Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen über die SFSV unter mehreren Titeln Beiträge. Die SFSV und der NAF haben einen Ausgleichsmechanismus über die Automobilsteuer. Das wurde mit der NAF-Gesetzgebung in Art. 86 Abs. 5 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) verankert, betrifft jedoch die Einlagen und nicht die Ausgaben. Die Vorlage hat daher auf die Ausgaben der SFSV keinen Einfluss. Der Bund bestätigt das ebenfalls im erläuternden Bericht unter Punkt 5.2.





Der Regierungsrat ist daher aus finanzpolitischer Sicht mit der Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer einverstanden. Sodann teilt er die Einschätzung des Bundes, wonach die zusätzlichen Einnahmen aus der Automobilsteuer für Elektromobile durch Mindereinlagen aus der Mineralölsteuer des Bundes kompensiert werden. Für den nationalen Finanzausgleich ergeben sich somit keine Veränderungen.

Sodann weist der Regierungsrat darauf hin, dass der Verkehr für einen Drittel der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Die Klimaziele des Bundes erfordern einen raschen Umstieg auf fossilfreie Antriebsarten. Vor allem die Entwicklung in der Automobilindustrie hat dazu geführt, dass die neuen Inverkehrsetzungen voll-elektrisch betriebener Personenwagen (Battery Electric Vehicle; BEV) im Jahr 2022 gegenüber 2021 um 27 % zugenommen haben. Obwohl ihr Anteil an den gesamthaft in Verkehr gebrachten Personenwagen erst knapp 18 % beträgt, kann in der Schweiz von einem Durchbruch der Elektromobilität gesprochen werden.

Im Gegensatz zu den jährlich erhobenen kantonalen Motorfahrzeugsteuern dürfte die künftige Automobilsteuer für BEV von den Konsumenten weniger stark wahrgenommen werden bzw. den Umstieg auf Elektrofahrzeuge kaum bremsen.

Der Regierungsrat ist daher auch aus umweltpolitischer Sicht mit der Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer einverstanden.

Schliesslich weist der Regierungsrat darauf hin, dass gemäss Auffassung des Bundesrates für die Berechnung des steuerlichen Privatanteils bei der Nutzung von Geschäftsfahrzeugen keine Sonderregelung für Elektrofahrzeuge geschaffen werden soll (Eidgenössische Motion 20.3957: Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
info.regierungsrat@be.ch  
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Finanzdepartement

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

RRB Nr.: 750/2023  
Direktion: Sicherheitsdirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

28. Juni 2023

## **Vernehmlassung des Bundes: Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Zustellung der Unterlagen und für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat hat vom Revisionsvorschlag und vom erläuternden Bericht zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV) Kenntnis genommen. Er stimmt den darin enthaltenen Feststellungen, die zur beabsichtigten Aufhebung der Steuerbefreiung für elektrische Automobile führen, grundsätzlich zu.

Wie der Bericht festhält, hat die Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands in den letzten Jahren auch in der Schweiz an Dynamik gewonnen, die sich unter den aktuellen gesellschaftlichen Voraussetzungen zunehmend noch verstärken wird. Der Anteil der elektrischen Automobile bei den Neuzulassungen bzw. Fahrzeugimporten ist – wie der Bericht ausweist – gestiegen.

Mit den prognostizierten Einnahmen aus der Automobilsteuer soll der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gespeist werden. Der Kanton Bern geht mit der Vorlage einig, dass auch Elektrofahrzeuge die Strasseninfrastruktur in gleichem Umfang wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Anspruch nehmen und erachtet daher die vorgesehene Einlage in den Fonds als sinnvoll.

Die Roadmap Elektromobilität des Bundes aus dem Jahre 2022 hat unter anderem zum Ziel, bis 2025 einen Anteil von 50% Steckerfahrzeugen (BEV) bei Neuzulassungen in der gesamten Schweiz zu erreichen. Per April 2023 liegt der Anteil bei rund 25%. Der Anteil der Elektromobile an der gesamtschweizerischen Flotte der Personenwagen lag 2022 bei 2.3%. Obwohl in den letzten Jahren ein Anstieg zu verzeichnen ist, kann aus Sicht des Kantons Bern nicht davon ausgegangen werden, dass sich die Elektromobilität ohne Anreize in der gewünschten Geschwindigkeit durchsetzen wird. Aufgrund dieser Daten erachten wir die vollständige Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer per 2024 als verfrüht - dies auch im Hinblick auf

die Erreichung der Energie- und Klimaziele des Bundes und der Kantone. Während diverse Kantone gegenwärtig Anreize für die Skalierung der Elektromobilität setzen, würden mit der Vorlage auf Bundesebene diese Bemühungen z.T. wieder zunichtegemacht. Dies wäre auch für die Endkunden ein widersprüchliches Signal.

Innerhalb der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sind verschiedene Massnahmen enthalten, um die Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und auch des ÖV voranzutreiben und damit den Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Mit einer verfrühten Einführung der Automobilsteuer für E-Fahrzeuge würde die Dekarbonisierung des Verkehrs jedoch verlangsamt statt beschleunigt. Dies würde der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons entgegenlaufen.

Ein Blick auf Norwegen mit einem gegenüber der Schweiz höheren Anteil an Neuzulassungen von Elektromobilen (über 80%) unterstreicht den Bedarf an weiterer Förderung ebenfalls. In Norwegen werden Elektromobile nach wie vor gefördert und die Anreize nur schrittweise zurückgefahren.

In der aktuellen Vorlage fehlen Ausführungen zu möglichen und besseren Alternativen. Beispielsweise könnte die Dekarbonisierung der Mobilität weiterhin gefördert werden, indem bei einem Wechsel von einem fossilbetriebenen auf ein reines E-Fahrzeug in einer Übergangsphase von z.B. fünf Jahren weiterhin auf die Automobilsteuer verzichtet werden würde oder der 1:1 Ersatz eines PHV zu einem BEV mit einer Erstattung der Automobilsteuer (AStV) einhergehen würde.

Gleichzeitig soll der Bundeshaushalt durch die temporäre Kürzung der NAF-Einlagen aus den Mineralölsteuern entlastet werden. In Anbetracht der bekannten Belastungen des Bundeshaushalts ist diese Mittelverwendung nachvollziehbar. Können diese Mittel schwergewichtig zur Umsetzung der klimapolitischen Zielsetzungen eingesetzt werden, leisten sie zusätzlich einen substantiellen Beitrag im ursprünglich angestrebten Sinne.

Bezüglich der finanziellen Langfristperspektive fragt sich der Regierungsrat des Kantons Bern, wie allfällige erste Erkenntnisse aus Pilotprojekten zu Mobility Pricing in die Bundesvorlage eingeflossen sind?

Zusammenfassend ist der Regierungsrat des Kantons Bern der Ansicht, dass die Vorlage in die richtige Richtung zielt, die Dekarbonisierung der Mobilität jedoch weiterhin aktiv gefördert werden muss. Der geplante Umsetzungszeitpunkt per 2024 erscheint verfrüht und müsste alternativ mit konkreten Anreizsystemen direkt in Verbindung gebracht werden. Zudem könnte die Gesamtsicht der Transformation im Mobilitätsbereich in der Vorlage noch geschärft werden.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**



Philippe Müller  
Regierungspräsident



Christoph Auer  
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Sicherheitsdirektion



Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)

Per E-Mail an:  
var@bazg.admin.ch

Liestal, 27. Juni 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Suter

Am 25. Mai 2023 haben Sie die Kantone, das Fürstentum Liechtenstein, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft und die interessierten Kreise dazu eingeladen, zum Entwurf zur Änderung der Automobilsteuerverordnung betreffend Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ist einerseits der Auffassung, dass die Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer durchaus noch fortgesetzt werden könnte, ist doch der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge an der gesamtschweizerischen Flotte der Personenkraftwagen mit etwas über 2% noch sehr gering. Der Anteil an den Neuzulassungen beträgt hingegen immerhin schon rund 18%.

Andererseits hat der Bund die vollständige Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer bereits im Jahr 1997 eingeführt. Die kumulierten Steuerausfälle liegen bereits bei über 200 Millionen Franken. Im Jahr 2022 resultierten Steuerausfälle von 78 Millionen Franken und für das laufende Jahr 2023 sind Steuerausfälle von zwischen 100 und 150 Millionen Franken zu erwarten. Für das Jahr 2030 schätzt der Bund die Steuerausfälle auf über 500 Millionen Franken. Das heisst: Die Einnahmen aus der Automobilsteuer werden sehr stark zurückgehen, wenn die Befreiung beibehalten wird. Insgesamt würden sich die Steuerausfälle bis 2030 auf 2 bis 3 Milliarden Franken kumulieren. Hinzu kommt, dass die Preisparität zwischen Automobilen mit fossilen Antrieben und Elektroautomobilen voraussichtlich im Jahr 2025 erreicht sein wird. Dieser Umstand lässt eine Förderung als weniger notwendig erscheinen.

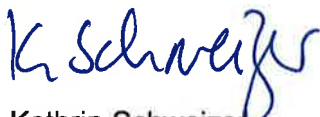
Vor diesem Hintergrund können wir es nachvollziehen, dass der Bund die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer aufheben will, denn auch diese sollen zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen. Wir können auch den geplanten *vorübergehenden* Beitrag dieser zusätzlichen Mittel zur Verringerung des strukturellen Defizits des Bundes nachvollziehen.

Wir regen an, folgende alternativen Lösungsmöglichkeiten zu prüfen:

1. Nur ein Teil der Steuerbefreiung wird aufgehoben. Damit kann der Anreiz für den Import von Elektromobilen beibehalten werden und gleichzeitig lassen sich die Einnahmehausfälle reduzieren.
2. Anstelle der (vollständigen) Aufhebung der Befreiung der Elektromobile wird die Automobilsteuer für die Fahrzeuge mit fossilen Antrieben angehoben, um somit die Steuerausfälle zu kompensieren (Vermeidung weiterer Steuerausfälle). Wenn ein bestimmter Anteil der Fahrzeuge elektrisch betrieben ist (z.B. 75%), bezahlen alle Fahrzeuge gleich hohe Steuern, da eine Förderung dann nicht mehr notwendig ist.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll



Kathrin Schweizer  
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
E-Mail: [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch)  
[www.regierungsrat.bs.ch](http://www.regierungsrat.bs.ch)

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

Per E-Mail an:  
[var@bazci.admin.ch](mailto:var@bazci.admin.ch)

Basel, 4. Juli 2023

P230490

**Regierungsratsbeschluss vom 4. Juli 2023**  
**Vernehmlassung zur Revision der Automobilsteuerverordnung: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 hat uns Bundesrätin Karin Keller-Sutter die Vernehmlassungunterlagen zum Änderungsentwurf der Automobilsteuerverordnung zukommen lassen, mit dem die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer aufgehoben werden soll.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt geht davon aus, dass mit der weiteren Marktentwicklung sowie den sowohl auf Bundes- als auch Kantonsebene getroffenen Massnahmen der Anteil an Elektrofahrzeugen am Gesamtfahrzeugpark in den nächsten Jahren weiter deutlich zunehmen wird. Der Regierungsrat begrüsst die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer, die ähnlich der Mehrwertsteuer eine sogenannte Verbrauchssteuer darstellt. Da die Preisparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen erst im Laufe des Jahres 2025 erreicht wird, erachtete er es aber als sinnvoll, die Befreiung der Elektromobile erst auf 2026 vorzunehmen.

Zur Förderung der Elektromobilität ist nach Ansicht des Regierungsrats vor allem der konsequente Ausbau von Ladestationen für Elektroautos wichtig. In Basel-Stadt sollen im Rahmen des Ratschlags Gesamtkonzept Elektromobilität deshalb bis Ende 2026 sukzessive 170 Quartierladestationen und 30 Ladestationen für beschleunigtes Laden installiert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassungsantwort.

Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans  
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

## **PAR COURRIEL**

Département fédéral des finances DFF  
Bundesgasse 3  
3003 Berne

Courriel : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

*Fribourg, le 2 mai 2023*

2023-389

### **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques**

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 5 avril 2023, vous nous avez consultés sur le projet cité en titre, et nous vous en remercions.

La modification envisagée de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles n'appelle aucune remarque de notre part, et nous l'approuvons donc sans réserve.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Didier Castella, Président



Didier Castella  
Signature électronique qualifiée · Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Danielle Gagnaux-Morel  
Signature électronique qualifiée · Droit suisse

*L'original de ce document est établi en version électronique*

#### **Copie**

—

à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle et l'Office de la circulation et de la navigation ;  
à la Chancellerie d'Etat.



**Le Conseil d'Etat**

5545-2023

Département fédéral des finances (DFF)  
Madame Karin Keller-Sutter  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral  
3003 Berne

**Concerne : modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles :  
suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles  
électriques**

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Conseil a bien reçu votre courrier du 5 avril 2023, par lequel vous avez invité le gouvernement cantonal à se prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en marge.

Notre Conseil estime qu'il est prématuré de mettre un terme à l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques. Ce type de véhicules représente à ce jour une part encore largement minoritaire des véhicules en circulation dans notre pays et l'exonération accordée constitue un incitatif non négligeable pour favoriser la décarbonation de la mobilité.

En ce sens, notre Conseil recommande d'abandonner la mesure de suppression de l'exonération proposée, à ce stade, tout en étant conscient qu'à moyen terme la question devra se reposer, compte tenu, d'une part, de l'évolution de la part de véhicules électriques dans le parc suisse et, d'autre part, de la diminution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.


Nous vous remercions d'ores et déjà de l'attention portée aux observations de notre Conseil et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

  
Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :

  
Antonio Hodgers



Glarus, 27. Juni 2023  
Unsere Ref: 2023-94

**Vernehmlassung i. S. Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV): Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Hochgeachtete Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Finanzdepartement gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und können Ihnen mitteilen, dass wir mit der Vorlage einverstanden sind.

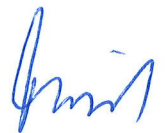
Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

**Für den Regierungsrat**



Benjamin Mühleemann  
Landammann



Hansjörg Dürst  
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):  
- var@bazg.admin.ch

Die Regierung  
des Kantons Graubünden

La Regenza  
dal chantun Grischun

Il Governo  
del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom

20. Juni 2023

Mitgeteilt den

20. Juni 2023

Protokoll Nr.

503/2023

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Per E-Mail (PDF- und Word-Version) zustellen an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

**Vernehmlassung EFD - Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung  
der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die Vorlage zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer. Wir verzichten auf zusätzliche Anmerkungen.

Als Kontaktperson für Rückfragen steht Ihnen Herr Rechtsanwalt lic. iur. Gianni Scandella, Juristischer Mitarbeiter Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit, zur Verfügung (081 257 25 15; [gianni.scandella@djsq.gr.ch](mailto:gianni.scandella@djsq.gr.ch)).



Namens der Regierung

Der Präsident:

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of several sweeping, connected strokes.

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, featuring a series of sharp, angular peaks and valleys.

Daniel Spadin

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral des finances DFF  
Madame la Conseillère fédérale  
Karin Keller-Sutter  
Bundesgasse 3  
3003 Berne

GS / EFD		
+	- 8. Juni 2023	+
Reg.-Nr.		

Hôtel du Gouvernement  
2, rue de l'Hôpital  
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11  
f +41 32 420 72 01  
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 30 mai 2023

**Consultation concernant la modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien a été invité par votre Département à se prononcer au sujet de la procédure de consultation mentionnée en objet et il vous en remercie.

Il vous informe qu'il approuve le projet de modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles concernant la suppression de l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

  
Jacques Gerber  
Président



  
Jean-Baptiste Maître  
Chancelier d'État

Envoi par la poste et par courriel (en format PDF et Word) à l'adresse [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)



---

**Justiz- und Sicherheitsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 59 17  
justiz@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement  
EFD

per E-Mail an  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Luzern, 13. Juni 2023

Protokoll-Nr.: 695

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer – Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 5. April 2023 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung vom 20. November 1996 (AStV; SR 641.511) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns im Namen und Auftrag des Regierungsrates wie folgt:

Wir unterstützen das Vorhaben, die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer aufzuheben. Angesichts der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität erweist sich die seit 1997 bestehende Privilegierung bei der Einfuhr und der Inlandherstellung als nicht mehr erforderlich und angesichts der hohen Steuerausfälle auch nicht mehr als gerechtfertigt. Die vom Bund seinerzeit als marktwirtschaftliches Anreizsystem für die Entwicklung der Elektromobilität gedachte Steuerbefreiung hat die Daseinsberechtigung inzwischen verloren. An deren Stelle sind wirkungsvollere, staatliche Regulationen getreten wie insbesondere etwa der durch die EU festgelegte, von der Schweiz im CO<sub>2</sub>-Gesetz auch ab 1. Januar 2025 zur Übernahme vorgesehene starke Absenkpfad der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Neufahrzeuge. Mit dem vom europäischen Parlament und dem europäischen Rat unlängst gefassten Beschluss, in der EU ab 2035 nur noch emissionsfreie Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen neu zuzulassen, wurden die Weichen auf Hersteller- und damit einhergehend auch auf Verbraucherseite hierzulande definitiv in Richtung Elektromobilität gestellt.

Die Schweiz verfehlt allerdings die Klimaziele im Bereich Verkehr klar und weist weltweit eine der CO<sub>2</sub>-intensivsten Fahrzeugflotten auf. Um sicherzustellen, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautomobile nicht zu einem Rückgang der Importe von klimafreundlichen Fahrzeugen führt, ist es wichtig, dass die geltenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte beim Import von Personen- und Lieferwagen eingehalten und bei Missachtung konsequent sanktioniert werden. Die eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat in einem Bericht jüngst wesentliche systemische Mängel bei den CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften festgestellt und Umgehungen

dokumentiert. Die Mängel sind stossend und sind in einer Revision auf Verordnungs- und gegebenenfalls Gesetzesstufe möglichst rasch zu beheben. Das Bundesamt für Energie (BFE) hat sich mit den Empfehlung der EFK einverstanden erklärt und zeigt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten bereit, sich für die Umsetzung einzusetzen. Der Zeitpunkt der Umsetzung hängt laut BFE vom Inkrafttreten des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes ab, was voraussichtlich per 1. Januar 2025 erfolge. Wir fordern, dass diejenigen Empfehlungen der EFK, die auf Verordnungsstufe umsetzbar sind, baldmöglichst angegangen werden.

Schliesslich ist zu beobachten, dass der Import von Elektrofahrzeugen in den letzten Jahren vor allem der Optimierung im Bereich der CO<sub>2</sub>-Abgabe gedient hat. Konkret reduziert sich durch deren Import der Flottenverbrauch und somit auch die Abgabe. Nach der ersten Immatrikulation in der Schweiz werden diese Fahrzeuge zu einem grossen Teil aber wieder exportiert, verkehren also nicht auf unseren Strassen. Durch die geplante Änderung wird diese grenzwertige Praxis zwar nicht verhindert, aber unattraktiver.

Freundliche Grüsse



Paul Winiker  
Regierungsrat



# LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Département fédéral des finances (DFF)  
À l'att. Monsieur Daniel Hug  
3003 Berne

## **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques Procédure de consultation**

Madame la conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État a pris connaissance du projet de modification cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

Nous comprenons la problématique financière future qui donne lieu à cette modification d'ordonnance. Nous rappelons qu'actuellement le canton de Neuchâtel fonde son système de taxation sur les émissions de CO<sub>2</sub> avec une volonté d'inciter les citoyens à acquérir des véhicules ayant de faibles émissions, entre autres des véhicules électriques. La modification envisagée ici aura comme incidence d'augmenter le prix de vente de ces véhicules. Nous sommes cependant d'avis que l'évolution technologique des véhicules électriques les rend de plus en plus abordables par rapport aux véhicules thermiques. En effet, bien que leur prix d'achat reste actuellement plus élevé, les frais variables au km d'un véhicule électrique sont bien moins onéreux que la variante thermique. De plus, les frais d'entretien sont également meilleur marché.

En ce sens, nous sommes favorables avec la proposition de modification proposée, sous réserve que les points ci-dessous soit ajoutés :

- Délai transitoire de deux années, depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance ;
- Mise en place d'un système de taxe à l'importation basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules, au surplus d'un socle de base pour tous les véhicules. Ce système de taxe CO<sub>2</sub> à l'importation doit taxer les véhicules individuellement.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 3 juillet 2023

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND



A handwritten signature in blue ink, appearing to be "A. Ribaux".

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "S. Despland".





CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

## PER E-MAIL

Eidgenössisches Finanzdepartement FD  
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
[staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch)  
Stans, 4. Juli 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer. Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 5. April 2023 eröffnete das Eidgenössische Finanzdepartement (FD) unter anderem bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren in Sachen Änderung der Automobilsteuerverordnung. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns herzlich.

Wir unterstützen das Vorhaben, die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer aufzuheben. Angesichts der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität erweist sich die seit 1997 bestehende Privilegierung bei der Einfuhr und der Inlandherstellung als nicht mehr erforderlich und angesichts der hohen Steuerausfälle auch nicht mehr als gerechtfertigt. Die vom Bund seinerzeit als marktwirtschaftliches Anreizsystem für die Entwicklung der Elektromobilität gedachte Steuerbefreiung hat seine Daseinsberechtigung inzwischen verloren, da an deren Stelle wirkungsvollere, staatliche Regulationen getreten sind. Hier ist insbesondere auf den durch EU festgelegte starke Absenkpfad der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Neufahrzeuge zu erwähnen, welcher von der Schweiz im CO<sub>2</sub>-Gesetz auch ab 1. Januar 2025 zur Übernahme vorgesehen ist. Mit dem vom europäischen Parlament und dem europäischen Rat gefassten Beschluss, in der EU ab 2035 nur noch emissionsfreie Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen neu zuzulassen, wurden die Weichen auf Herstellerseite klar in Richtung Elektromobilität gestellt.

Die Schweiz weist weltweit eine der CO<sub>2</sub>-intensivsten Fahrzeugflotten auf und verfehlt die Klimaziele im Bereich Verkehr klar. Um sicherzustellen, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautomobile nicht zu einem Rückgang der Importe von klimafreundlichen Fahrzeugen führt, ist es wichtig, dass die geltenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte beim Import von Personen- und Lieferwagen eingehalten und bei Missachtung konsequent sanktioniert werden. Insbesondere ist zu beobachten, dass der Import von Elektrofahrzeugen in den letzten Jahren vor allem der Optimierung im Bereich der CO<sub>2</sub>-Abgabe gedient hat. Konkret reduziert sich durch deren Import der Flottenverbrauch und somit auch die Abgabe. Nach der ersten Immatrikulation in der Schweiz werden diese Fahrzeuge aber häufig wieder exportiert, verkehren also nicht auf unseren Strassen. Durch die geplante Änderung wird diese Praxis zwar nicht verhindert, aber deutlich unattraktiver. Es ist zu hoffen, dass durch die Streichung der Steuerbefreiung mehr importierte Elektroautos in der Schweiz verbleiben. Um dies weiter zu unterstützen, sollte auf

Endkundenseite eine Attraktivitätssteigerung herbeigeführt werden. Hierzu sollten allenfalls zusätzliche Steuererleichterungen oder Anschubfinanzierungen geprüft werden.

Abschliessend ist zu erwähnen, dass auch die eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) in einem Bericht systemische Mängel bei den CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften festgestellt und Umgehungen dokumentiert hat. Die Mängel sind stossend und sind in einer Revision auf Verordnungs- und gegebenenfalls Gesetzesstufe möglichst rasch zu beheben. Das Bundesamt für Energie (BFE) hat sich mit den Empfehlungen der EFK einverstanden erklärt und zeigt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten bereit, sich für die Umsetzung einzusetzen. Der Zeitpunkt der Umsetzung hängt laut BFE vom Inkrafttreten des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes ab, was voraussichtlich per 1. Januar 2025 erfolge. Wir fordern, dass diejenigen Empfehlungen der EFK, die auf Verordnungsstufe umsetzbar sind, baldmöglichst angegangen werden.

Der Regierungsrat Nidwalden bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Änderung der Automobilsteuerverordnung wird unterstützt.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Michèle Blöchli  
Landammann



lic. iur. Armin Eberli  
Landschreiber

Geht an:

- var@bazg.admin.ch



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

per Mail an:

[van@bazg.admin.ch](mailto:van@bazg.admin.ch)

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4636

Unser Zeichen: ks

Sarnen, 22. Juni 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Stellungnahme.**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

*geschätzte Varin*


Für die Einladung zur Vernehmlassung über die Änderung der Automobilsteuerverordnung (Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer) danken wir Ihnen.

Seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 sind Elektroautomobile von ebendieser Steuer in der Höhe von 4 Prozent des Fahrzeugwertes bei der Einfuhr bzw. bei der Herstellung im Inland befreit. Das Ziel dieser Steuerbefreiung war insbesondere ein marktwirtschaftlicher Anreiz für die Entwicklung der Elektromobilität. In den letzten Jahren hat bei der Elektromobilität ein deutliches Wachstum eingesetzt, was beim Bund zu einem klaren Rückgang der entsprechenden Steuereinnahmen geführt hat. Für das Jahr 2023 schätzen Sie den Ausfall auf rund 100 bis 150 Millionen Franken. Um dem entgegenzuwirken, schlagen Sie vor, die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer auf den 1. Januar 2024 aufzuheben.

Der Kanton Obwalden unterstützt die Aufhebung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen. Angesichts der sehr hohen zukünftigen Steuerausfälle ist die Absicht des Bundes, die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer aufzuheben, nachvollziehbar. Gleichzeitig regen wir an, mögliche andere Massnahmen zur Weiterführung des Förderungsgedankens von Elektroautomobilen zu prüfen – insbesondere, falls sich der Anteil der Neuinverkehrsetzungen in den nächsten 7 Jahren nicht wie prognostiziert auf 70 bis 94 Prozent erhöhen wird.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Christoph Amstad  
Landammann

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdepartement
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Staatskanzlei



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 89 42  
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 12. Juni 2023

**Eidgenössisches Finanzdepartement: Änderung der Automobilsteuerverordnung:  
Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer;  
Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 5. April 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung betreffend Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir erachten eine Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer auf den 1. Januar 2024 als verfrüht und können daher die Vorlage im jetzigen Zeitpunkt nicht befürworten. Der Anteil der Elektrofahrzeuge ist in den letzten Jahren zwar deutlich gewachsen, gemessen am gesamten importierten Fahrzeugbestand ist der Anteil aber immer noch bescheiden. Die Steuerbefreiung kann und soll daher weiterhin einen gewünschten Lenkungseffekt haben. Mit Blick auf die klimapolitischen Zielsetzungen scheinen die daraus resultierenden Ertragsausfälle des Bundes vertretbar. Die Steuerbefreiung soll nach Ansicht der Regierung des Kantons St.Gallen so lange aufrechterhalten werden, bis eine massgebliche – noch zu definierende – Grenze von Importen von Elektrofahrzeugen erreicht ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Stefan Kölliker  
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär



**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)**



Kanton Schaffhausen  
Baudepartement  
Beckenstube 7  
CH-8200 Schaffhausen  
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67  
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Eidg. Finanzdepartement

per E-Mail an:  
var@bazg.admin.ch

Schaffhausen, 28. Juni 2023

**Vernehmlassung EFD betreffend Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer: Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken.

Wir können nachvollziehen, weshalb eine Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer erfolgen soll und stimmen der Anpassung zu.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER

Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:

- Finanzdepartement
- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
- Energiefachstelle

**Regierungsrat**

Rathaus  
Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
so.ch

Eidgenössisches  
Finanzdepartement EFD  
3003 Bern

20. Juni 2023

**Vernehmlassung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 5. April 2023 stellten Sie der Kantonsregierung die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer zu.

Wir sind mit dem Vorschlag der Änderung einverstanden und stimmen einer Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer zu.

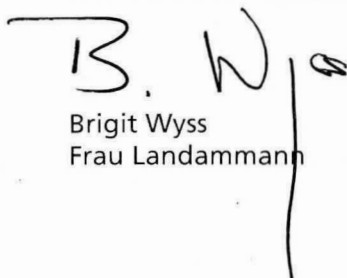
Der Kanton Solothurn teilt die Meinung, dass die Steuerbefreiung als Förderinstrument für Elektroautomobile nicht mehr notwendig ist. Die aktuelle Totalrevision der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Solothurn wurde unter anderem durch einen politischen Auftrag ausgelöst, die bis anhin von der Motorfahrzeugsteuer befreiten Elektrofahrzeuge zu besteuern.

Da der Kanton Solothurn auch Leistungen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) empfängt, ist es ein grosses Anliegen, dass die Einnahmen im NAF stabil bleiben und nicht wegfallen.

Für die Möglichkeit, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

  
Brigit Wyss  
Frau Landammann

  
Andreas Eng  
Staatsschreiber



6431 Schwyz, Postfach 1260

**per E-Mail**

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

(var@bazg.admin.ch)

Schwyz, 23. Mai 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 5. April 2023 hat das eidgenössische Finanzdepartement den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Änderung der Automobilsteuerverordnung, Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer zur Vernehmlassung bis am 12. Juli 2023 unterbreitet.

Bereits in der Vergangenheit hat sich der Regierungsrat unter anderem bei kantonalen Vorstössen stets dahingehend geäußert, dass bei der Besteuerung von Motorfahrzeugen im Rahmen der Gleichbehandlung nicht einzelne Fahrzeug- oder Treibstoffarten besser oder schlechter gestellt werden sollen. Hinzu kommt, dass auch die Elektroautomobile ihren Beitrag an den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) und damit die Verkehrsinfrastruktur leisten sollen. Insofern ist es folgerichtig, dass die jetzige Befreiung von der Automobilsteuer bei der Einfuhr von Elektroautomobilen aufgehoben wird. Das Ansinnen des Bundesrates wird somit vollumfänglich unterstützt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüeggsegger  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)  
Frau Karin Keller-Sutter  
Bundesrätin  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Frauenfeld, 13. Juni 2023

329

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

### **Vernehmlassung**

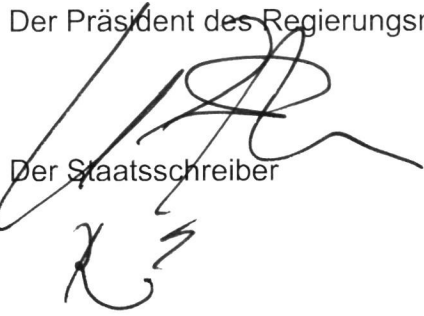
Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für die Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV; SR 641.511) und teilen Ihnen mit, dass wir mit der Vorlage einverstanden sind. Die mit der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen beabsichtigte Förderung dieser Fahrzeugkategorie hat ihr Ziel erreicht. Der Importanteil an Elektrofahrzeugen ist in den letzten Jahren stetig gestiegen und dürfte im laufenden Jahr 20 % übersteigen. Allerdings regen wir an, die Ausgestaltung der Automobilsteuer zu überarbeiten – im Wissen, dass dazu eine Revision des Automobilsteuergesetzes (AStG; SR 641.51) notwendig wäre. Wir empfehlen, die Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Kaufpreis zu erheben. Die Höhe der Steuer könnte ertragsneutral festgelegt und regelmässig angepasst werden, so dass das gewünschte Ertragsniveau erreicht wird. Diese Methode hätte den Vorteil, dass unabhängig von der Antriebstechnologie alle Fahrzeuge steuerpflichtig wären. Es gäbe jedoch einen steuerlichen Anreiz, auf möglichst verbrauchsarme Fahrzeuge zu setzen. Damit könnte auch verhindert werden, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge bremsend auf die weitere Marktentwicklung von Elektroautos wirkt.

2/2

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero <b>2946</b>	sl	0	Bellinzona <b>14 giugno 2023</b>
-----------------------	----	---	-------------------------------------

Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale delle finanze  
Bundesgasse 3  
3003 Berna

*Invio per posta elettronica:*  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

### **Procedura di consultazione – Modifica dell’ordinanza sull’imposizione degli autoveicoli; soppressione dell’esenzione dall’imposta per gli autoveicoli elettrici**

Gentili signore,  
egregi signori,

vi ringraziamo per l’invito a prendere posizione in merito alla consultazione in oggetto.

A tale proposito vi informiamo che non abbiamo particolari osservazioni in merito al progetto proposto.

Ringraziandovi per la preziosa opportunità accordata di esprimerci in materia, vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l’espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Raffaele De Rosa

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Copia a:

- Consiglio di Stato ([decs-dir@ti.ch](mailto:decs-dir@ti.ch); [dfe-dir@ti.ch](mailto:dfe-dir@ti.ch); [di-dir@ti.ch](mailto:di-dir@ti.ch); [dss-dir@ti.ch](mailto:dss-dir@ti.ch); [dt-dir@ti.ch](mailto:dt-dir@ti.ch); [can-sc@ti.ch](mailto:can-sc@ti.ch))
- Divisione dell’economia ([dfe-de@ti.ch](mailto:dfe-de@ti.ch))
- Deputazione ticinese alle Camere federali (tramite [can-relazioniesterne@ti.ch](mailto:can-relazioniesterne@ti.ch))
- Pubblicazione in internet



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)  
Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

### **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV; SR 641.511) Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat ist grundsätzlich einverstanden, die Förderung der Elektromobilität mittels Steuerbefreiungen von Elektromobilen aufzuheben. In den vergangenen Jahren hat eine Annäherung der Preise von Elektrofahrzeugen und Verbrennerfahrzeugen stattgefunden. Es ist damit zu rechnen, dass diese Annäherung in den kommenden Jahren voranschreiten wird.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.


Altdorf, 7. Juli 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

  
Urs Janett

  
Roman Balli

Réf. : ID 23\_COU\_2986

Lausanne, le 28 juin 2023

**Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles: suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques**

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de faire part de ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Le Conseil d'Etat soutien la révision proposée. En effet, s'il est vrai que les véhicules électriques présentent certains avantages vis-à-vis des véhicules thermiques, en termes d'efficacité énergétique et d'émissions directes de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ils présentent également une part de désavantages notamment au niveau de leur production et de l'origine de l'électricité ; ils restent donc une source de polluants atmosphériques et de nuisances sonores. Ainsi, il apparaît judicieux que l'acquisition d'un véhicule électrique contribue à alimenter le fonds FORTA pour soutenir les routes utilisées mais également les infrastructures de transport public dans les villes. Cependant, il souhaite apporter une nuance au projet de révision en ce sens qu'un allègement strictement limité aux véhicules électriques les plus légers (et petits) soit maintenu. En effet, ces petits véhicules électriques ont généralement un impact environnemental moindre sur l'ensemble du cycle de vie.

En ce qui concerne la date de mise en vigueur de cette suppression de l'exonération, le 1<sup>er</sup> janvier 2024, le Conseil d'Etat estime que celle-ci devrait être réévaluée et semble trop précoce. En effet, au vu du prix du marché, l'abandon de cette exonération pourrait le faire augmenter de l'ordre de 4%. Il pourrait être judicieux d'attendre 2025, date à laquelle la parité des prix entre les voitures thermiques et les voitures électriques devrait être atteinte.

Enfin, le Conseil d'Etat relève que, selon le rapport explicatif, pour que le budget puisse tout de même profiter de l'introduction de l'impôt sur les véhicules automobiles grevant les véhicules automobiles électriques, l'apport provenant des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (en général 10 %) pourra être temporairement réduit au strict minimum. A cet égard, il estime que la part des recettes sur les huiles minérales affectées au FORTA devrait rester constante et le surplus temporaire additionnel devrait être consacré au trafic d'agglomération.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Christelle Luisier Brodard



Aurélien Buffat

**Copies**

- OAE
- SAN



P.P. CH-1951  
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Département fédéral des finances (DFF)  
Madame Karin Keller-Sutter  
Conseillère fédérale  
Bundesgasse 3  
3003 Berne



Notre réf. FF/SCN/BA

Date 21 juin 2023

## Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques., Réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat valaisan a pris connaissance du projet de révision susmentionné et vous remercie de l'avoir consulté.

Le nombre de véhicules automobiles électriques vendus en Suisse a fortement augmenté au cours des dernières années pour atteindre 45'000 en 2022. Les voitures électriques s'imposent donc de plus en plus sur le marché. Certains importateurs font le choix de vendre certains modèles uniquement avec une motorisation électrique. Les constructeurs ont abandonné les nouveautés autres que celles au bénéfice d'une motorisation électrique. Le parc véhicule suisse « s'électrifiera » de plus en plus.

Les routes sont aujourd'hui largement financées par l'impôt sur les huiles minérales, ce qui signifie que seuls les véhicules dotés de moteur à combustion financent les routes et les infrastructures routières. Les véhicules électriques n'y contribuent pas alors qu'ils utilisent les mêmes infrastructures routières. Pour des raisons évidentes d'égalité de traitement, une participation financière des véhicules automobiles électriques au financement des infrastructures s'impose.

La taxation de la mobilité électrique doit se faire dans l'optique du financement des infrastructures routières et garantir un financement suffisant et pérenne du fonds FORTA. L'imposition nouvelle des véhicules automobiles électriques ne doit pas s'inscrire dans une logique d'assainissement des finances fédérales.

Le Conseil d'Etat du Canton du Valais soutient les modifications proposées. Il rappelle néanmoins la nécessité de doter de manière suffisante le fonds FORTA pour financer non seulement les routes nationales et les projets d'agglomération, mais aussi les routes principales suisses, dont l'extension du réseau, notamment dans les régions de montagne, n'a toujours pas été décidée par le Conseil fédéral.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay

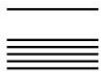


La chancelière

Monique Albrecht

Copie à [var@bazq.admin.ch](mailto:var@bazq.admin.ch)





Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Bundesamt für Zoll und  
Grenzsicherheit BAZG  
3003 Bern  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

T direkt +41 41 728 50 41  
karin.bruderer@zg.ch  
Zug, 16. Juni 2023 BRKA  
SD SDS 7.11 / 350

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer  
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 12. Juli 2023 vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Sicherheitsdirektion mit der direkten Erledigung der Vernehmlassung beauftragt. Nach Rücksprache mit der Bau- und Finanzdirektion nehmen wir wie folgt zur Vorlage Stellung:

In den letzten Jahren haben die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen in der Schweiz und auch im Kanton Zug stark zugenommen. Mit 4,6 Prozent gemessen am Fahrzeugbestand wies der Kanton Zug 2022 schweizweit den höchsten Anteil an Elektrofahrzeugen auf. Die Umweltbilanz ist bei Elektrofahrzeugen nicht per se besser als bei Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor. Wir begrüßen daher, dass Fahrzeuge unabhängig von ihrer Antriebstechnologie nach den gleichen Grundsätzen besteuert werden und stellen **keine Änderungsanträge**.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Sicherheitsdirektion

Laura Dittli  
Regierungsrätin

Versand per E-Mail an:

- Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG, Bern ([var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch); als PDF- und Word-Version)

Kopie per E-Mail an:

- Baudirektion ([info.bds@zg.ch](mailto:info.bds@zg.ch))
- Finanzdirektion ([info.fd@zg.ch](mailto:info.fd@zg.ch))
- Staatskanzlei ([info.staatskanzlei@zg.ch](mailto:info.staatskanzlei@zg.ch); Abschluss der GEVER-Aufgabe)
- Strassenverkehrsamt ([info.stva@zg.ch](mailto:info.stva@zg.ch))





Eidgenössisches Finanzdepartement  
3003 Bern

28. Juni 2023 (RRB Nr. 819/2023)

**Änderung der Automobilsteuerverordnung (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (SR 641.511) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns wie folgt:

Die Förderung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität ist dem Kanton Zürich ein zentrales Anliegen. Mit der langfristigen Klimastrategie des Regierungsrates soll der Netto-Null-Treibhausgasausstoss bis 2040, spätestens aber bis 2050, erreicht werden (RRB Nr. 128/2022). Im Bereich Mobilität ist hierfür insbesondere eine weitere Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr und die Umstellung auf alternative Antriebe von Bedeutung (Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2018, RRB Nr. 25/2018). Ein Handlungsschwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Zürich am 6. Februar 2023 das Förderprogramm Ladeinfrastruktur lanciert (Vorlage 5842, ABI 2022-12-16, 2023-02-10).

Eine Steuerbefreiung für Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs erweist sich dagegen zur Förderung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität insbesondere mit Blick auf die angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf effiziente Verkehrsmittel nicht als zielführend (vgl. Strategie und Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», RRB Nr. 729/2021). Wie der Grundlagen- und Strategiebericht «Infrastruktur für alternative Antriebe» vom 29. Juni 2022 zum kantonalen Förderprogramm Ladeinfrastruktur gezeigt hat, ist es zur Förderung alternativer Antriebe wesentlich wichtiger, die entsprechende Ladeinfrastruktur zu fördern.

Die mit der Vorlage angestrebte Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer ist daher grundsätzlich zu begrüssen. Der Abbau der abgaberechtlichen Privilegierung von Elektrofahrzeugen sollte jedoch, wenn möglich, auf die Förderung der entsprechenden Ladeinfrastruktur zeitlich abgestimmt werden. Ausgehend von der

Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes plant der Bund für die Jahre 2025–2030 ebenfalls ein Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen (BBl 2022 2651, 2657). Vor diesem Hintergrund ersuchen wir Sie, die Inkraftsetzung der vorgeschlagenen Änderung der Automobilsteuerverordnung mit dem Beginn des Förderprogramms für Ladeinfrastrukturen auf Bundesebene zeitlich zu koordinieren. Dieses Vorgehen scheint auch mit Blick auf die bisherigen mit der Steuerbefreiung verbundenen Einnahmeausfälle vertretbar. Der 2020 zu verzeichnende Einnahmerückgang aus der Automobilsteuer kann vorab auf den allgemeinen Einbruch der Verkaufszahlen im Zusammenhang mit der Coronakrise zurückgeführt werden. Der höhere Anteil an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen dürfte dagegen für die Einnahmeausfälle nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

**Per E-Mail an:**  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 7. Juli 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Das eidgenössische Finanzdepartement hat die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) am 05. April 2023 eingeladen, zu der im Betreff genannten Verordnungsanpassung Stellung zu nehmen. Der Vorstand der BPUK bedankt sich für die Gelegenheit dazu.

Der Vorstand der BPUK stimmt der vorgeschlagenen Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautomobile unter der Voraussetzung zu, dass die im Gegenzug vorgesehene Kürzung der Mineralölsteuereinlage vollumfänglich durch die zusätzlichen Einnahmen aus der Automobilsteuer kompensiert wird – sprich die Alimentierung des NAF unverändert bleibt. Eine generelle Kürzung oder Verringerung der NAF-Einlagen lehnt die BPUK entschieden ab, weil dadurch die Finanzierung des STEP Nationalstrassen beziehungsweise der Agglomerationsprogramme gefährdet würde.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK

Per Mail: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 24. Mai 2023

## **Vernehmlassung: Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

### **Die Mitte begrüsst die Aufhebung der Steuerbefreiung**

Mit der beantragten Verordnungsänderung sollen neu auch Elektroautomobile der Automobilsteuer von 4 Prozent unterstellt werden. Bis anhin waren Elektroautomobile von dieser Steuer, welche sowohl bei der Einfuhr wie auch bei der Herstellung von Automobilen im Inland erhoben wird, befreit. Durch diese Verordnungsänderung rechnet der Bund mit Mehreinnahmen von 2,1 bis knapp 3 Milliarden Franken für die Periode zwischen 2024 und 2030.

Die Mitte unterstützt die Aufhebung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen klar. Die Steuerbefreiung wurde mit der Absicht eingeführt, marktwirtschaftliche Anreize für die Entwicklung der Elektromobilität zu setzen und die Inlandherstellung zu fördern. Die Anzahl jährlich importierter Elektroautomobile hat sich von 2018 bis heute jedoch fast versechsfacht und der Anteil der Elektroautomobile an den Neuinverkehrsetzungen betrug Stand 2020 fast 15 Prozent. Der Bundesrat geht zudem davon aus, dass dieser Anteil in Zukunft stark zunehmen wird und bereits im Jahr 2030 zwischen 70 und 94 Prozent betragen wird. Aus diesen Gründen erscheint die Ausnahmeregelung für Die Mitte nicht mehr notwendig.

Durch eine Besteuerung von Elektroautos werden die Einlagen aus der Automobilsteuer in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wieder ansteigen. Dadurch kann die Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF vorübergehend auf ein Minimum gekürzt werden, was den Bundeshaushalt entlastet. Vor dem Hintergrund des strukturellen Defizits im Bundesbudget ist dies aus Sicht der Mitte sehr zu begrüßen. Die Mitte ist überzeugt, dass sich die Elektromobilität auch ohne diese Förderungsmassnahme in Zukunft durchsetzen wird.

### **Die Mitte**

Sig. Gerhard Pfister  
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio  
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz



Abschliessend möchten wir darauf hinweisen, dass gemäss verschiedenen Untersuchungen die drohende Strommangellage und die hohen Strompreise oftmals gegen einen Kaufentscheid sprechen (z.B. TCS-Barometer zur Elektromobilität 2022). Die Politik steht in der Verantwortung, eine sichere Stromversorgung zu gewährleisten, um die Dynamik im Markt der Elektromobilität nicht zu gefährden.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse  
FDP.Die Liberalen  
Der Präsident



Thierry Burkart  
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

## Beilagen

-



Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit  
Taubenstrasse 16  
3003 Bern

Per E-Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

11. Juli 2023

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## Stellungnahme der Grünliberalen zur Änderung der Automobilsteuerverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

### Allgemeine Beurteilung

Die Automobilsteuer leistet einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung der Schweizer Strassenverkehrsinfrastruktur. Die Steuer von 4 Prozent auf den Import von Automobilen generiert jährlich rund CHF 350 Millionen. Um marktwirtschaftliche Anreize für die Elektroautomobilität zu schaffen, führte der Bundesrat 1997 eine Steuerbefreiung für Elektroautos ein. Zusammen mit weiteren Förderinstrumenten führte dies dazu, dass 2022 16.6 Prozent der verkauften Autos voll elektrisch waren, mehr als jemals zuvor. Diese Entwicklung ist ausdrücklich zu begrüßen, leistet die Dekarbonisierung des Individualverkehrs doch einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Zugleich steigen mit dem zunehmenden Anteil der Elektromobile als Folge ihrer Steuerbefreiung auch die Steuerausfälle. Wir teilen grundsätzlich die Haltung des Eidgenössischen Finanzdepartements, dass dem Rückgang der Einnahmen aus der Automobilsteuer entgegengewirkt und die Steuerbefreiung aufgehoben werden soll. Um die positive Dynamik im Elektromobilmarkt nicht negativ zu beeinflussen, ist jedoch der Zeitpunkt für die Aufhebung der Steuerbefreiung ausschlaggebend. Und hier sehen wir im Moment eine kritische Phase.

Denn in den letzten Jahren hat sich die Zunahme von Elektroautos stark abgeschwächt, im Gegensatz zu unseren Nachbarländern. Die Gründe dafür sind divers. In der Schweiz sind die Bedingungen für die Elektromobilität grundsätzlich schlecht. In der Schweiz ist diese Steuerbefreiung die einzige nationale Fördermassnahme zugunsten der Elektromobilität und das bei den nach wie vor relativ hohen Anschaffungskosten in einem preissensitiven Marktsegment. Parallel dazu geht der Aufbau der Ladeinfrastruktur zu langsam voran. So ist es heute für die Mehrheit der Bevölkerung als Mieter:innen und Stockwerkeigentümer:innen nicht möglich, ein Elektroauto zuhause aufzuladen (siehe Motion [21.3371](#)). Schlussendlich haben die Überlegungen des Bundes, bei einem Strommangel die Nutzung von Elektroautos einzuschränken, in der Bevölkerung eine grosse Unsicherheit gegenüber der Technologie ausgelöst.

### Unsere Position

Wir Grünliberalen fordern, dass der Bund mit der Aufhebung der Befreiung der Elektroautos von der Automobilsteuer noch einige Jahre zuwartet. Jetzt ist ein kritischer Zeitpunkt, da die Steuerbefreiung in den kommenden Jahren noch ein ausschlaggebendes Element in der Förderung der Elektromobilität ist, bis die Rahmenbedingungen in der Schweiz ausreichen. Dafür müssen jüngere Meilensteine, wie der neue und breit abgestützte Leitfaden für Ladeinfrastruktur in Mietobjekten und bei Stockwerkeigentum von Swiss eMobility, erst ihre Wirkung entfalten können. Wir dürfen den



Schwung bei der Umstellung des Verkehrs nicht verlieren, auch zum Erreichen der Klimaziele durch das neue Klimaschutzgesetz.

Die Steuerbefreiung für Elektroautos muss aber als befristetes Förderinstrument in ein paar Jahren fallen, auch um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Mit einer schrittweisen Anhebung des Steuersatzes könnte ein Förderinstrument für E-Mobile beibehalten werden. Ziel muss aber ein Systemwechsel von der Automobilsteuer zur Steuer nach Energieverbrauch sein, weg vom reinen Fahrzeugpreis. Die Steuer sollte auf dem Energieverbrauch der Fahrzeuge in kWh/km basieren (respektive Benzinäquivalente in l/km). Dies fördert effektiv und technologie-neutral effizientere Fahrzeuge. Aufgrund von laufend effizienteren Fahrzeugen kann der Steuertarif pro kWh laufend so festgelegt werden, dass das nötige Einnahmenniveau zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur erreicht wird. So leistet eine Automobilsteuer nach Energieverbrauch auch weiterhin einen wertvollen und planbaren Beitrag an die Strassenkasse.

Ziel sollte es aber bleiben, die Mobilität in der Schweiz integral zu denken, zu planen und zu finanzieren und Anreize für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Die Bevölkerung ist multimodal zu Fuss, mit Velo und Trottoir, Zug, Bus und Auto unterwegs. Kantone und Gemeinden werden in den Agglomerationsprogrammen aufgefordert, verkehrsübergreifend zu planen und zu agieren. Dies muss auch auf Bundesebene konsequenter geschehen. Auf Infrastrukturseite bildet ein erster Schritt die Zusammenlegung der beiden Verkehrsinfrastrukturfonds Bahninfrastrukturfonds (BIF) und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) (siehe Motion [23.3345](#)). Parallel dazu braucht es für die Nutzenden fahrleistungsabhängige Gebühren als Nachfolge der Mineralölsteuer (gemäss abgelehnter Motion [21.3941](#)), um auch die Elektromobilität einzubinden, sowie ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing. Dadurch würden die Kosten der Mobilität von den Verursachenden getragen und Anreize für Sparsamkeit und verantwortungsvolles Handeln gesetzt werden. Das würde zudem für eine effiziente Nutzung der Infrastruktur sorgen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Fraktionsmitglied, Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger  
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion



**GRÜNE Schweiz**

Urs Scheuss  
Waisenhausplatz 21  
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch  
031 326 66 04

Bundesamt für Zoll und  
Grenzsicherheit  
3003 Bern

per Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 12. Juli 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Änderung der Automobilsteuerverordnung zwecks Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der einmaligen Automobilsteuer des Bundes auf dem Importpreis eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN unterstützen die Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer. Für die Förderung von Elektrofahrzeugen ist die Massnahme praktisch ohne Bedeutung und die Vergünstigung von Autos steht im Widerspruch zu den vergangenen und angekündigten Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr. Die GRÜNEN haben aber auch Vorbehalte: Die Einnahmen aus der Autosteuer fliessen heute in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und ermöglichen damit unter anderem den Strassenausbau. Das ist ein Fehlanreiz. Es braucht daher eine Reform des NAF, damit diesem nicht immer mehr Mittel zufließen oder damit mehr Mittel für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen.

**Verkehrspolitische und umweltpolitische Aspekte**

Die Steuerbefreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer ist eine Subventionierung, die zur Förderung der E-Autos gemäss erläuterndem Bericht bedeutungslos ist und in baldiger Zukunft ohnehin nicht mehr nötig sein wird: Die Anschaffungskosten für E-Autos und Verbrenner-Fahrzeuge gleichen sich zunehmend an. Werden die Nutzungskosten eingerechnet, sind E-Autos heute schon wirtschaftlicher als Verbrenner. E-Autos werden wirksam über Neuwagenflottenziele und den Ausbau der Ladeinfrastruktur gefördert.

Eine Fortsetzung der Steuerbefreiung für E-Autos stünde auch im Widerspruch zu den angekündigten Preiserhöhungen beim öffentlichen Verkehr und den Sparmassnahmen beim Regionalen öffentlichen Personenverkehr. Die Preise für den öffentlichen Verkehr steigen schneller als die Teuerung, während der motorisierte Individualverkehr in realen Preisen günstiger wird, wie eine Auswertung des Preisüberwachers zeigt.<sup>1</sup> Diese Entwicklung schwächt den umweltfreundlichen, energieeffizienten und platzsparenden öffentlichen Verkehr und schadet somit dem Klima und der Biodiversität und zerstört die Landschaft.

Die GRÜNEN weisen zudem darauf hin, dass auch die Autosteuer zur Förderung der Ressourceneffizienz angepasst werden sollte. Sie soll künftig nicht nur allein aufgrund des Fahrzeugwerts,

<sup>1</sup> [www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/newsletter/newsletter\\_05\\_22.pdf.download.pdf/Newsletter\\_05\\_22\\_d.pdf](http://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/newsletter/newsletter_05_22.pdf.download.pdf/Newsletter_05_22_d.pdf)

sondern auch unter Einbezug des Energieverbrauchs und des Gewichts erhoben werden. In der Schweiz hat sich der SUV-Anteil unter den Autos innerhalb von zehn Jahren fast verdreifacht. Gerade bei den E-Autos dominieren schwere Modelle mit hohem Energieverbrauch. Dieser Trend muss umgekehrt werden. Noch relevanter dafür als die hier präsentierte Vorlage ist dabei aber die geplante Abgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb.<sup>2</sup>

### Finanzpolitische Aspekte

Die Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer wird allerdings nicht verkehrspolitisch, sondern mit der Haushaltssanierung des Bundes begründet.<sup>3</sup> Dank der Mehreinnahmen bzw. dank Vermeidung wachsender Einnahmenverluste aus der Automobilsteuer kann der Anteil der Mineralölsteuer an den Einnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) auf ein Minimum reduziert werden. Statt in den NAF fliessen dadurch Einnahmen aus der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse und würden diese um jährlich rund 150 Millionen Franken entlasten. Die neuen Einnahmen aus der Automobilsteuer für Elektromobile würden gemäss Angaben im erläuternden Bericht je nach Szenario zwischen 300 und 430 Millionen Franken betragen. Der NAF erhält also zusätzliche Einnahmen zwischen 150 und 280 Millionen Franken, was einem Zuwachs von 5 bis 10 Prozent entspricht.

Damit wird ein Fehlanreiz für weitere Strassenausbauten geschaffen. Allerdings lässt sich dies mit den geltenden Bestimmungen zum NAF nicht umgehen. Daher braucht es aus Sicht der GRÜNEN eine Anpassung des NAF. Diese kann etwa darin bestehen, dass die Zweckbindung der Autosteuer und weiterer Abgaben reduziert wird und die Einnahmen vermehrt in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Oder die zusätzlichen Mittel aus der Autosteuer werden für die Agglomerationsprogramme und den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr verwendet, indem der maximale Anteil der Mittel aus dem NAF für die Agglomerationsprogramme erhöht wird, wie dies die Motion 19.4184 «Verkehrsinvestitionen am richtigen Ort» vorschlägt.<sup>4</sup>

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli  
Präsident



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

<sup>2</sup> [www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/nachhaltige-finanzierung.html](http://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/nachhaltige-finanzierung.html)

<sup>3</sup> Vgl. erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 5. April 2023

<sup>4</sup> [www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20194184](http://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20194184)



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)  
Taubenstrasse 16  
3003 Bern

[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 12. Juli 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sozialdemokratische Partei  
der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Theaterplatz 4  
Postfach · 3011 Bern

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen.

Telefon 031 329 69 69  
Telefax 031 329 69 70

Die SP Schweiz befürwortet die Aufhebung der Befreiung von E-Autos von der Automobilsteuer per 1. Januar 2024. Mit der Aufhebung der Steuerbefreiung können die Steuerausfälle zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gestoppt werden. Von 2018 bis 2022 hat sich die Anzahl der jährlich importierten steuerbefreiten Elektroautos von rund 8000 auf über 45'000 fast versechsfacht. Ihr Anteil an den gesamten Autoimporten betrug 2022 knapp 20 Prozent. Diese Steigerung führt zu einem spürbaren Rückgang bei den Einnahmen aus der Automobilsteuer: Für das Jahr 2022 beläuft sich der Steuerausfall auf rund 78 Millionen Franken, im laufenden Jahr wird ein Ausfall von rund 100 bis 150 Millionen Franken erwartet. Bei einer Weiterführung der Steuerbefreiung werden die kumulierten Steuerausfälle für die Jahre 2024 bis 2030 auf zwei bis drei Milliarden Franken geschätzt. Wie der erläuternde Bericht überzeugend darlegt, ist nicht damit zu rechnen, dass die Streichung dieses wirtschaftlichen Anreizes zu einer wesentlichen Schwächung des Wachstums der Elektromobilität führt. Mit der Aufhebung dieser subventionsähnlichen Steuerbegünstigung von Elektroautos und der Importbesteuerung von 4 Prozent werden vielmehr die Einnahmenausfälle beim NAF kompensiert.

Jedoch ist die SP Schweiz der Auffassung, dass die neu durch die E-Automobilsteuer gewonnenen Mittel nur für das Agglomerationsprogramm und nicht für die Nationalstrassen eingesetzt werden dürfen. Denn das Ziel der Befreiung der Elektroautomobilsteuer sollte dazu dienen, den Umstieg der Bevölkerung auf Elektroautomobile zu fördern,

um das Klima und die Umwelt zu schützen und das Netto-Null-Ziel von 2050 zu erreichen. Die Einnahmen, die durch die Aufhebung dieser Steuerbefreiung erzeugt werden, nun auch nur teilweise für das Nationalstrassenprogramm einsetzen zu wollen, das ausschliesslich mehr Verkehr-, Umwelt- und Klimabelastung generiert, ist höchst kontraproduktiv. Die SP Schweiz lehnt das dezidiert ab. Vielmehr fordern wir, dass die zusätzlichen Einnahmen ins Agglomerationsprogramm sowie weiteren klimafreundlichen Massnahmen fliessen, wie dem Ausbau von PV-Anlagen entlang der Nationalstrassen oder Elektromobil-Ladestationen. Wird diese Bedingung nicht erfüllt (aus politischen oder technischen Gründen), kann entsprechend den Plänen des Bundesrats die Einlage des Bundes aus der Mineralölsteuer in den NAF (in der Regel 10 Prozent) im Gegenzug zur Aufhebung der Steuerbefreiung gekürzt werden. Dadurch wird der Bundeshaushalt um bis zu 150 Millionen Franken pro Jahr entlastet. Diese Kürzung müsste aber dann zwingend eine dauerhafte sein.

### **Ökologisierung der Bemessungsgrundlagen und Steuersysteme**

Grundsätzlich ist die SP der Auffassung, dass bei der Besteuerung des individuellen Personenverkehrs auf eine stärkere Ökologisierung der Bemessungsgrundlagen und Steuersysteme gesetzt werden sollte. Dies gilt auch für die hier diskutierte Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos: Wir würden ein System befürworten, das Personenwagen mit höherem Gewicht, welche die Umwelt stärker verschmutzen und klimaschädlicher sind, steuerlich stärker belastet als leichtere, kleinere Fahrzeuge. Entsprechend hat sich die Partei auch für eine Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessungsgrundlage bei der Motorfahrzeugbesteuerung ausgesprochen. Wir denken, es wäre klimapolitisch angezeigt und sinnvoll, sich auf ein einheitliches Bemessungssystem (beispielsweise nach CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Fahrzeuggewicht usw.) zu einigen. Heute besteht eine unübersichtliche Vielzahl an kantonalen Systemen bezüglich der Besteuerung nach Hubraum, Gewicht, Leistung, etc. und entsprechend werden auch unterschiedliche Rabatte für Autos mit Elektro- oder sonstigem emissionsarmem Antrieb gewährt. Eine Harmonisierung der Bemessungsgrundlage könnte Verunsicherung bei den Konsumentinnen und Konsumenten, Fehlanreize in der Automobilbranche und auch Rechtsunsicherheit beim Aufbau der Infrastruktur reduzieren.

Gespannt warten wir schliesslich auch auf das für Ende Jahr angekündigte Gesetzespaket, das eine Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb einführen soll. Diese wird sich aus einem festen Betrag pro gefahrenen Kilometer und Fahrzeugkategorie zusammensetzen. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sinken neben den Einnahmen aus der Automobileinfuhrsteuer auch diejenigen aus der Mineralölsteuer. Die



Ersatzabgabe soll diese Ausfälle kompensieren. Der Bundesrat will die Abgabe bis spätestens 2030 in Kraft setzen. Eine bessere Koordinierung und klare Ausrichtung dieser verschiedenen Steuervorlagen würde aus unserer Sicht grossen klima- und steuerpolitischen Sinn machen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen.

Sozialdemokratische Partei der Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Luciano Ferrari  
Leiter Politische Abteilung

---

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesrätin Karin Keller-Sutter

Elektronisch an:  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 03. Juli 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

### **Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP fordert die Abschaffung der Automobilsteuer für alle Fahrzeuge. Alle Antriebsarten sind dabei steuerlich gleich zu behandeln. Die Sparanstrengungen des Bundes sind zu intensivieren, anstatt neue Steuern, Gebühren und Abgaben einzuführen. Eine nachhaltige und verursachergerechte Finanzierung der Strasseninfrastruktur (NAF) kann über die gezielte Verwendung der Mineralölsteuer zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse vollumfänglich sichergestellt werden.**

#### **Automobilsteuer für Elektroautomobile**

Der Bundesrat möchte die anhin geltende Befreiung der Automobilsteuer für Elektroautomobile auf den 1. Januar 2024 aufheben. Damit sollen Elektroautomobile, unabhängig ihres Produktionsortes, inskünftig dem «normalen» Steuersatz von 4 Prozent unterliegen. Der Bund möchte aufgrund der sich abzeichnenden Defizite in der Bundeskasse, die bisher jährlichen Einnahmen der Automobilsteuer zwischen 300 Millionen und 400 Millionen Franken um etwa 50% steigern. Da die Preise für Elektroautomobile in den nächsten Jahren aufgrund des technologischen Fortschritts tendenziell sinken werden, würden diese Steuereinnahmen jedoch ebenfalls sinken.<sup>1</sup>

#### **Gleichbehandlung aller Antriebsarten bei der Besteuerung**

Die SVP fordert die Abschaffung der Automobilsteuer für alle Fahrzeuge. Alle Antriebsarten sind dabei steuerlich gleich zu behandeln. Um den Bundeshaushalt zu entlasten, müssen Sparprogramme insbesondere in den Bereichen Asyl, internationale Entwicklungshilfe und den ausufernden Kosten in Bezug auf die «Ukrainehilfe» vorgelegt werden. Tiefere Steuern, Abgaben und Gebühren stärken den

---

<sup>1</sup> Die Bemessungsgrundlage der Automobilsteuer ist der Preis, den der Automobilimporteur dem ausländischen Lieferanten entrichtet.

Werkplatz Schweiz. Jede unnötige Steuer schadet einerseits dem Investitionsklima und fördert andererseits das masslose Staatswachstum, welche sich in der Schaffung von 6'000 neuen Vollzeitstellen in den letzten 15 Jahren beim Bund niederschlägt. Alle Fahrzeuge sind daher von der Automobilsteuer zu befreien. Wird entgegen unserer Forderung, die Automobilsteuer für Elektroautomobile trotzdem eingeführt und die Einnahmen für den Bund dadurch erhöht, ist die Automobilsteuer für alle Fahrzeuge zu senken.

### **Keine Zweckentfremdung der Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr**

Eine auf dem Prinzip des Verursacherprinzips generierte Steuer (beispielsweise die Mineralölsteuer) darf nicht einfach in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Im Jahr 2022 flossen mit der Mineralölsteuer mehr als 1'207 Millionen Franken in die Bundeskasse, um keine zweckgebundenen Aufgabengebiete zu finanzieren. Um die Alimentierung des NAF aufgrund der von der SVP geforderten Streichung der Automobilsteuer sicherzustellen, ist der Anteil der dafür notwendigen Mittel aus den Einnahmen der Mineralölsteuer zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse zu erhöhen. Steuern, welche von den Nutzern des Individualverkehrs bezahlt werden, kommen somit auch diesen zu Gute. Der undurchsichtigen Verteilung der Gelder mittels Giesskannenprinzips wird so der Riegel geschoben.

Aus den oben genannten Gründen lehnt die SVP die Vorlage ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

### **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident



Marco Chiesa  
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller  
Nationalrat



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete  
Groupement suisse pour les régions de montagne  
Gruppo svizzero per le regioni di montagna  
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Frau Bundesrätin  
Karin Keller-Sutter  
Vorsteherin des EFD

3003 Bern

[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 22. Juni 2023  
TE / I 25

## **Stellungnahme der SAB zur Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Zahl der verkauften Elektroautomobile ist in den letzten Jahren rapide angestiegen auf einen Wert von 45'000 im Jahr 2022. E-Autos setzen sich damit am Markt immer mehr durch. Eine weitere Steuerbefreiung der E-Autos ist damit auch aus Sicht der SAB nicht mehr gerechtfertigt. Dies insbesondere auch, da diese Steuerbefreiung für die Käuferinnen und Käufer oft gar nicht im Kaufpreis sichtbar ist.

Der steigende Anteil an E-Autos stellt auch eine Herausforderung für die Finanzierung des Strassenverkehrs dar. Dieser wird heute wesentlich über die Mineralölsteuer und damit über Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor finanziert. E-Autos leisten noch keinen Beitrag, benutzen aber dieselben Strasseninfrastrukturen. Die SAB ist deshalb der Auffassung, dass eine neue Finanzierung des Strassenverkehrs mit einer finanziellen Beteiligung der E-Autos aufgegleist werden muss. Wir werden uns diesbezüglich detailliert äussern, sobald die entsprechende Vernehmlassungsvorlage des Bundes vorliegt.

Wenn die E-Mobilität neu ebenfalls besteuert wird, so darf dies nicht aus der Optik der Sanierung der Staatsfinanzen geschehen, sondern aus der Optik der zweckgebundenen Finanzierung der Strasseninfrastrukturen und der damit verbundenen Kosten. Die SAB

fordert deshalb, dass die zusätzlichen Einnahmen aus der Besteuerung des Importes von Elektroautos vollumfänglich in den NAF fliessen. Zudem sollen die Einlagen in den NAF aus der Mineralölsteuer nicht wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen auf ein Minimum gekürzt werden. Die zusätzlichen Mittel müssen vollumfänglich dem NAF zur Verfügung stehen und dürfen nicht zur Sanierung des Bundeshaushaltes verwendet werden. Die Ansprüche an den NAF waren in den letzten Jahren immer grösser als die effektiv verfügbaren Mittel und haben dazu geführt, dass bei den Ausbausritten Strasse Bauvorhaben auf Nationalstrassen priorisiert und zurückgestellt werden mussten. Dies betraf insbesondere auch die aufklassierten Hauptstrassen (Netzbeschluss), welche nicht so rasch wie bei der Übernahme erwartet erneuert und ausgebaut werden. Die SAB erwartet deshalb, dass die durch die vorliegende Vorlage zusätzlich generierten Mittel prioritär in Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen investiert werden, die beim aktuellen Ausbausritt 2023 der Strasse leider vernachlässigt werden.

**Fazit: Die SAB unterstützt die Abschaffung der Befreiung von E-Autos von der Importsteuer, fordert aber, dass sämtliche Mittel in den NAF fliessen und somit zweckgebunden dem Strassenverkehr zur Verfügung stehen. Die Vorlage darf nicht zur Sanierung der Bundesfinanzen missbraucht werden. Die zusätzlichen Mittel müssen prioritär in Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen investiert werden.**

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach  
Nationalrätin

Thomas Egger

**Résumé**

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - approuve la modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles, ainsi que la suppression de l'exonération de l'impôt sur les véhicules automobiles pour les voitures électriques. Car le nombre de véhicules électriques mis en circulation augmente rapidement. Cela pose des défis pour le financement du trafic routier. En effet, ces véhicules sont actuellement exonérés de l'impôt sur les importations d'automobiles ; ils ne sont pas non plus soumis à l'impôt sur les huiles minérales. C'est pour cela que le SAB est d'avis qu'il faut mettre en place un nouveau financement du transport routier, avec une participation financière des véhicules électriques. Toutefois, le SAB demande que les fonds obtenus par ce biais soient réaffectés au trafic routier et ceci en particulier dans les régions de montagne et rurales. Ce projet ne doit pas servir à assainir les finances fédérales.



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Département fédéral des finances  
3003 Berne

Par courriel : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Berne, le 5 juillet 2023

**Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques**  
**Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Dans votre courrier du 5 avril 2023, vous nous avez soumis le projet de modification d'ordonnance cité en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

L'achat de véhicules électriques bénéficie depuis plusieurs années d'une exonération de l'impôt de 4 % sur les véhicules automobiles servant au transport de personnes ou de marchandises, dans une optique de promotion. Du fait de l'accroissement de la mobilité électrique ces dernières années, le nombre de véhicules exonérés augmente sensiblement, ce qui engendre des pertes fiscales importantes pour la Confédération. La suppression de l'exonération permettrait de combler ce manque. Le Conseil fédéral estime aujourd'hui que l'encouragement à la mobilité électrique par ce biais n'est plus nécessaire.

**L'ACS salue la volonté du Conseil fédéral de combler les pertes fiscales** qui découlent de l'exonération accordée pour les véhicules électriques. Le produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles est affecté au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La suppression de l'exonération doit permettre de **couvrir le risque de sous-financement** du Programme de développement stratégique des routes nationales et des projets d'agglomération, qui sont d'une importance stratégique pour les communes et les villes. **Ces deux projets permettent la mise en œuvre de nombreuses politiques publiques en matière de mobilité et d'urbanisation.** Il est dès lors essentiel à veiller à une alimentation suffisante du FORTA. La réduction temporaire au strict minimum de l'apport provenant des recettes de l'impôt sur les huiles minérales au FORTA ne doit pas engendrer de réduction du fonds, afin de ne pas mettre en péril le financement des projets mentionnés plus haut.

En conclusion, l'ACS souhaite également souligner le fait que la mobilité électrique s'inscrit dans une conception globale qui doit inclure et favoriser la mobilité douce et les



déplacements en transports publics, afin de contribuer activement aux objectifs climatiques de la Suisse pour les années à venir.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre considération distinguée.

**Association des Communes Suisses**

Le président

Le directeur



Hannes Germann  
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copies à :

Union des villes suisses (UVS)

Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)



Département fédéral des finances DFF

Par e-mail : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Berne, le 5 juillet 2023

**Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles; suppression de l'exonération de l'impôt sur les véhicules automobiles pour les voitures électriques**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur cet avant-projet de « Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles ». L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Une large majorité des villes soutient cette proposition de suppression de l'exonération de l'impôt sur les véhicules automobiles pour les voitures électriques. Ces-dernières utilisent elles aussi l'infrastructure routière et doivent donc contribuer dûment à son financement. Par ailleurs, il convient d'assurer l'alimentation du FORTA à moyen et long terme, ce fonds servant notamment à financer les programmes d'agglomération, un élément essentiel de la politique des villes en matière de mobilité.

A noter toutefois qu'une petite minorité des villes s'oppose à la suppression de l'exonération, estimant qu'elle pourrait s'avérer contre-productive dans un contexte où une électrification rapide du parc automobile est souhaitable.

L'UVS invite par ailleurs le Conseil fédéral à évaluer les deux éléments suivants :

- un report de 2-3 ans de cette suppression pourrait être envisagé, la parité des prix entre voitures thermiques et voitures électriques devant selon toute vraisemblance n'être atteinte qu'en 2025, selon le rapport du Conseil fédéral et l'association Swiss eMobility.
- un changement de paradigme en matière de taxation des véhicules automobiles pourrait être étudié, avec l'introduction d'un impôt sur la consommation moyenne d'énergie (kWh/km pour les véhicules électriques et l/100 km pour les véhicules thermiques), en lieu et place des 4% d'impôt actuels sur le prix. Cela rendrait les véhicules efficaces sur le plan énergétique, qui sont généralement aussi ceux qui consomment le moins d'espace, comparativement plus attractifs.



L'UVS soutient donc ce projet de révision d'ordonnance. Elle rappelle toutefois que si l'électrification du trafic motorisé individuel contribuera à atteindre les objectifs climatiques fixés par les différents échelons de l'Etat, elle ne résoudra ni les problèmes de congestion auxquels sont confrontées les villes ni la problématique plus générale du manque d'espace en milieu urbain. Les villes continuent donc de miser en priorité sur les trois piliers d'une mobilité urbaine durable : la marche, le vélo et les transports publics, soit les modes de déplacement les moins gourmands en espace.

**Union des villes suisses**

Président

Anders Stokholm  
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses

**Von:** [Maeder Sabine](#)  
**An:** [\\_BAZG-Direktion](#)  
**Betreff:** AW: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens / Ouverture de la procédure de consultation / Avvio della procedura di consultazione  
**Datum:** Donnerstag, 13. April 2023 15:02:58  
**Anlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Nachmittag.

Freundliche Grüsse  
Sabine Maeder

---

Assistentin  
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND  
Hegibachstrasse 47  
Postfach  
8032 Zürich  
Tel. +41 44 421 17 17  
Fax +41 44 421 17 18  
Direktwahl: +41 44 421 17 42  
[maeder@arbeitgeber.ch](mailto:maeder@arbeitgeber.ch)  
<http://www.arbeitgeber.ch>



---

**Von:** [direktion@bazg.admin.ch](mailto:direktion@bazg.admin.ch) <[direktion@bazg.admin.ch](mailto:direktion@bazg.admin.ch)>

**Gesendet:** Mittwoch, 5. April 2023 16:45

**An:** [info@die-mitte.ch](mailto:info@die-mitte.ch); [info@edu-schweiz.ch](mailto:info@edu-schweiz.ch); [info@ensemble-a-gauche-ge.ch](mailto:info@ensemble-a-gauche-ge.ch);  
[vernehmlassungen@evppev.ch](mailto:vernehmlassungen@evppev.ch); [info@fdp.ch](mailto:info@fdp.ch); [gruene@gruene.ch](mailto:gruene@gruene.ch); [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch);  
[lorenzo.quadri@mattino.ch](mailto:lorenzo.quadri@mattino.ch); [pdaz@pda.ch](mailto:pdaz@pda.ch); [gs@svp.ch](mailto:gs@svp.ch); [franziska.tlach@spschweiz.ch](mailto:franziska.tlach@spschweiz.ch);  
[verband@chgemeinden.ch](mailto:verband@chgemeinden.ch); [info@staedteverband.ch](mailto:info@staedteverband.ch); [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch); [info@economiesuisse.ch](mailto:info@economiesuisse.ch);  
[bern@economiesuisse.ch](mailto:bern@economiesuisse.ch); [luc.schnurrenberger@economiesuisse.ch](mailto:luc.schnurrenberger@economiesuisse.ch); [info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch);  
Verband <[verband@arbeitgeber.ch](mailto:verband@arbeitgeber.ch)>; [info@sbv-usp.ch](mailto:info@sbv-usp.ch); [office@sba.ch](mailto:office@sba.ch); [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch);  
[politik@kfmv.ch](mailto:politik@kfmv.ch); [info@travailsuisse.ch](mailto:info@travailsuisse.ch); [info@agvs-upsa.ch](mailto:info@agvs-upsa.ch); [info@auto.swiss](mailto:info@auto.swiss); [info@acs.ch](mailto:info@acs.ch);  
[info@tcs.ch](mailto:info@tcs.ch); [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch); [info@swiss-emobility.ch](mailto:info@swiss-emobility.ch); [info@elektromobilclub.ch](mailto:info@elektromobilclub.ch);  
[info@asa.ch](mailto:info@asa.ch); [info@konsumentenschutz.ch](mailto:info@konsumentenschutz.ch); [info@konsum.ch](mailto:info@konsum.ch); [info@frc.ch](mailto:info@frc.ch); [info@acsi.ch](mailto:info@acsi.ch)

**Betreff:** Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens / Ouverture de la procédure de consultation / Avvio della procedura di consultazione

**Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV): Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer  
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 5. April 2023 die Vernehmlassung eröffnet zur Änderung der Automobilsteuerverordnung in Zusammenhang mit der Aufhebung der Befreiung der

Elektroautomobile von der Automobilsteuer.

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 12. Juli 2023.

Weitere Informationen entnehmen Sie dem angefügten Orientierungsschreiben.

Laufende Vernehmlassungen: <https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/pendent.html>

Freundliche Grüsse

### **Politischer Stab**

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG

### **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto): suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques Ouverture de la procédure de consultation**

Mesdames, Messieurs,

Le 5 avril 2023, le Conseil fédéral a mis en consultation la modification de l'Oimpauto: suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques.

La procédure de consultation dure jusqu'au 12 juillet 2023.

Vous trouverez de plus amples informations dans le courrier ci-joint.

Procédures de consultation en cours: <https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/pendent.html>

Meilleures salutations

### **Etat major politique OFDF**

Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières OFDF

### **Modifica dell'ordinanza sull'imposizione degli autoveicoli; soppressione dell'esenzione dall'imposta per gli autoveicoli elettrici Avvio della procedura di consultazione**

Gentili Signore e Signori

Il 5 aprile 2023 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione concernente una modifica dell'OIAut: soppressione dell'esenzione dall'imposta per gli autoveicoli elettrici.

La consultazione terminerà il 12 luglio 2023.

Per ulteriori dettagli consultare la lettera d'informazione allegata.

Procedure di consultazione in corso: <https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/pendent.html>

Distinti saluti

**Stato maggiore politico UDSC**

Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini UDSC

[direktion@bazg.admin.ch](mailto:direktion@bazg.admin.ch)

[www.bazg.admin.ch](http://www.bazg.admin.ch)

-



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesgasse 3  
CH-3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

12. Juli 2023

### **Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer: Stellungnahme economiesuisse**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April haben Sie uns gebeten, zu einer Änderung der Automobilsteuerverordnung im Rahmen der Haushaltsbereinigung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche dieser Mitglieder sind gleichermassen an einer nachhaltigen Verkehrs-, Klima- und Finanzpolitik interessiert.

#### **Das Wichtigste in Kürze**

Die Vorlage ist für die Wirtschaft zweischneidig:

- Einerseits unterstützen wir die Haushaltsbereinigung, die der Bundesrat zwecks Verhinderung struktureller Defizite ab 2024 anstrebt. Diese Bereinigung ist insbesondere nötig, um die Vorgaben der Schuldenbremse einzuhalten.
- Andererseits sehen wir die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen weniger optimistisch als der Bundesrat. Für die schnelle Dekarbonisierung des Verkehrs stellt die Steuerbefreiung weiterhin einen relevanten Anreiz dar.
- Angesichts dieser Ausgangslage schlagen wir eine Kompromisslösung vor: Die Aufhebung der Steuerbefreiung soll bis zum 1. Januar 2026 aufgeschoben werden. Zusätzlich könnte die Aufhebung an einen Mindestanteil der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen gekoppelt werden.
- Die vom Bundesrat vorgesehene, vorübergehende Kürzung der NAF-Einlage zu Gunsten der Haushaltsbereinigung wird unterstützt. Sie erscheint momentan verkraftbar, auch wenn die finanzielle Gesundheit des NAF für die Wirtschaft generell ein zentrales Anliegen darstellt.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend.



### **Beurteilung der Situation des Bundeshaushalts: Bereinigungsmaßnahmen sind dringend nötig**

Aufgrund von langfristigen Mehrausgaben für Klimaschutz, Kinderbetreuung, Militär oder den Schienengüterverkehr droht der Staatskasse bekanntlich ein strukturelles Defizit. Im Bereich der ungebundenen Ausgaben hat der Bundesrat bereits Gegensteuer gegeben und für das Jahr 2024 kurzfristige Bereinigungsmaßnahmen beschlossen. Da diese Massnahmen aber nicht ausreichen, um auch Defizite ab 2025 auszugleichen, folgen Massnahmen im Bereich der gebundenen Ausgaben. economiesuisse unterstützt diese Stossrichtung, denn es muss grundsätzlich möglich sein, bei allen Ausgaben, wenn nötig, vorübergehend Kürzungen vorzunehmen und Prioritäten neu zu setzen.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die befristete Kürzung der NAF-Einlage zu Gunsten der Haushaltsbereinigung. Im Gegensatz zu den meisten gebundenen Ausgaben verfügt die NAF-Einlage über einen Flexibilisierungsmechanismus, der bei finanzpolitischer Notwendigkeit eine Anpassung des Beitrags möglich macht. Obwohl die langsame Umsetzung von Ausbauten des Nationalstrassennetzes oder des Agglomerationsverkehrs einen verkehrspolitischen Missstand darstellt, erscheint uns die finanzielle Gesundheit des NAF dadurch immerhin besser gewährleistet. Diese finanzielle Gesundheit ist für die Wirtschaft ein zentrales Anliegen, da sie die Grundlage für die Weiterentwicklung unserer Infrastrukturen darstellt. Sollten sich die Entnahmen dereinst beschleunigen, ist eine Neubeurteilung notwendig.

Auch die zur Kompensation der Kürzung der NAF-Einlage vorgesehene Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer unterstützen wir grundsätzlich. Obwohl es sich um eine einnahmenseitige Massnahme handelt, verschafft sie ausgabenseitigen Spielraum: Die Mehreinnahmen fliessen in den NAF, der dadurch auf weniger Mittel aus der Mineralölsteuer zurückgreifen muss. Somit verfügt der Fonds insgesamt auch mit der vorgeschlagenen Bereinigungsmaßnahme in der Tendenz über mehr Mittel, weil die prognostizierten Mehreinnahmen aus der Automobilsteuer auf Elektroautos die Mindereinnahmen infolge Kürzung der NAF-Einlage übersteigen.

### **Beurteilung der Entwicklung der Elektromobilität: Markt ist noch nicht gefestigt**

Die Elektromobilität ist ein entscheidender Baustein einer klimaneutralen Schweiz. Obwohl die Marktanteile von Steckerfahrzeugen und batterieelektrischen Fahrzeugen bei den Neuzulassungen in den letzten Jahren rasant gestiegen sind, bleibt der Markt ein «zartes Pflänzchen». Die Anteile am gesamten Fahrzeugpark sind nach wie vor tief und der Zuwachs hat sich durch die Energiekrise und die zunehmend unsichere Stromversorgung zuletzt wieder abgeschwächt. Während die Lebenszykluskosten von Elektrofahrzeugen normalerweise bereits tiefer sind als jene von herkömmlichen Fahrzeugen, bleiben die immer noch höheren Anschaffungskosten ein Hemmnis. Experten gehen davon aus, dass die Kostenparität frühestens 2025 erreicht wird.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Bedeutung der Automobilsteuerbefreiung für Elektrofahrzeuge nicht zu unterschätzen. Sie kann die Marktdurchdringung weiterhin beschleunigen und Kostennachteile von Stecker- und Batteriefahrzeugen reduzieren. Dies ist gerade angesichts der ambitionierten Klimaziele des Bundesrats wichtig. Für den Bundeshaushalt und die Volkswirtschaft ist die Weiterführung der Steuerbefreiung die günstigere Variante als eine schnelle Abschaffung und im worst case neue Förderinstrumente zur Einhaltung der Klimaziele.

**Fazit: Es braucht einen Kompromiss**

Aus Sicht der Wirtschaft braucht es eine Vorlage, die das beschriebene Spannungsfeld austariert und die klima-, verkehrs- und finanzpolitische Perspektive möglichst gut unter einen Hut bringt. Zwei Ansätze drängen sich auf:

1. Der Aufschieb der Aufhebung der Steuerbefreiung auf den 1. Januar 2026. Dies wäre angesichts der Finanzlage des NAF vertretbar und würde die Planungssicherheit für Fahrzeugbeschaffungen erhöhen.
2. Zusätzlich könnte die Steuerbefreiung an einen Mindestanteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen gekoppelt werden. Wenn sich der Markt gesund entwickelt, blieben diese steuerpflichtig. Wenn der Markt stagniert, würde die Steuerbefreiung automatisch zusätzliche Anreize für den Umstieg schaffen.
3. Kürzung der NAF-Einlage wie vom Bundesrat vorgesehen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse



Alexander Keberle  
Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Infrastruktur,  
Energie & Umwelt



Lukas Federer  
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG  
3003 Bern

[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2023 sgv-ml/ye

## **Vernehmlassungsantwort: Änderung der Automobilsteuerverordnung – Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Von der 1997 eingeführten Automobilsteuer von 4 %, welche auf die Einfuhr und inländische Herstellung von Automobilen erhoben wird, sind Elektromobile derzeit befreit. Ziel dieser Befreiung ist die Förderung der Elektromobilität. Aufgrund der rasch fortschreitenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen ist die Notwendigkeit für dieses Förderinstrument jedoch nicht mehr gegeben. Daher sieht die Vorlage vor, die Befreiung per 1. Januar 2024 aufzuheben. Dadurch kann ausserdem die Finanzierungslücke des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), welche aufgrund der fehlenden Einnahmen aus der Automobilsteuer zu entstehen droht, geschlossen werden.

**Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Unterstellung von Elektrofahrzeugen unter die Automobilsteuer unter der Bedingung einer degressiven Ausgestaltung der Befreiungsaufhebung, um negativen Auswirkungen auf die Automobilimportbranche zu vermeiden. Die zusätzlich vorgesehene Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF lehnt der sgv dezidiert ab.**

Die Einnahmen aus der Automobilsteuer fliessen vollumfänglich in den NAF. Dieses Finanzierungsgefäss dient der Sicherstellung des Unterhalts und des Ausbaus der Strassenverkehrsinfrastruktur. Namentlich werden die Gelder für die Nationalstrassen, sowie für Beiträge an die Verkehrsprogramme der Agglomerationen aufgewendet. Der sgv ist der Ansicht, dass alle Nutzer der Infrastruktur zu gleichen Teilen zu deren Finanzierung beitragen sollen, und dass Technologieneutralität bezüglich der Antriebsart herrschen soll. Die derzeitige Bevorteilung von Elektrofahrzeugen durch die Befreiung von der Automobilsteuer läuft diesen Prinzipien zuwider. Daher ist eine Aufhebung dieser Befreiung grundsätzlich zu befürworten.

Eine sofortige Aufhebung der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer hätte jedoch einen massiven Kostenanstieg für Betriebe aus der Automobilimportbranche zur Folge. Diese müssten die finanzielle Mehrbelastung entweder selbst tragen, oder den Kostenanstieg auf den Endkunden überwälzen. Beides würde die Attraktivität von Elektrofahrzeugen verringern und damit die Entwicklung der Elektromobilität behindern. Daher schlägt der sgv vor, die Aufhebung der Steuerbefreiung degressiv auszugestalten, sodass Elektrofahrzeuge erst ab 2028 mit dem vollen Satz von 4 % besteuert werden.

Damit werden die Hürden für die Weiterentwicklung der Elektromobilität so niedrig wie möglich gehalten, und gleichzeitig dem Verursacherprinzip und der Technologieneutralität Rechnung getragen.

Nebst der in der Vorlage enthaltenen Aufhebung der Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Automobilsteuer sieht das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) gemäss erläuterndem Bericht noch eine weitere Massnahme vor: Die Einnahmen, welche heute aus der Mineralölsteuer in den NAF fliessen, sollen temporär auf ein Minimum gekürzt werden, um das strukturelle Defizit des Bundeshaushalts abzufedern. Derartige Schritte lehnt der sgv klar ab. Einerseits läuft dieses Vorhaben der Logik der Vorlage zuwider. Die Finanzierung des NAF sicherzustellen, indem ihm zusätzliche Mittel aus der Automobilsteuer zugeführt werden, und ihm gleichzeitig die Mittel aus der Mineralölsteuer zu entziehen, verbessert die finanzielle Situation des NAF in keinster Weise. Denn gemäss Angaben des Bundesamts für Strassen (ASTRA) fallen die Einnahmen aus 10 % der Mineralölsteuer wesentlich stärker ins Gewicht als diejenigen aus einer zusätzlichen Besteuerung der Elektrofahrzeuge mittels Automobilsteuer. Umso mehr, als dass der Anteil an Elektrofahrzeugen gemäss EFD erst 20 % der Importe ausmacht. Folglich würde durch eine Kombination der beiden vorgesehenen Massnahmen der NAF schlussendlich noch schlechter dastehen als heute. In Anbetracht der Berechnungen des ASTRA, denen gemäss der NAF bei planmässigen Fondsentnahmen zur Umsetzung der geplanten Strasseninfrastrukturprojekte bereits 2027 in eine Unterdeckung geraten könnte, ist ein derartiges Vorgehen weder angemessen noch zweckdienlich.

Hinzu kommt noch, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zweckgebunden und für die Strassenfinanzierung vorgesehen sind. Diese nun stattdessen in die allgemeine Bundeskasse fliessen zu lassen, stellt eine Zweckentfremdung dar. Dies ist umso stossender, als dass dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemäss einer kürzlich abgeschlossenen Vernehmlassung zusätzliche Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugewiesen werden sollen. Indem also der Ausbau der Bahninfrastruktur mit zusätzlichen finanziellen Mitteln gefördert, und derjenige der Strasseninfrastruktur durch die Kürzung der Fondseinlagen gehemmt wird, wird die Bahn der Strasse vorgezogen. Eine solch einseitige Förderung kommt einer Umverteilung von der Strasse auf die Schiene gleich. Dies ist im Sinne der freien Wahl des Verkehrsmittels nicht hinnehmbar. Aus all diesen Gründen lehnt der sgv die Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF entschieden ab.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Henrique Schneider  
Stv. Direktor



Michèle Lisibach  
Ressortleiterin

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
3003 Bern

per Mail an:  
[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 5. Juli 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

**Der SGB unterstützt die mit der vorgeschlagenen Verordnungsänderung beabsichtigte Aufhebung der Befreiung der Inverkehrbringung von E-Autos von der Automobilsteuer.** Mit dieser Änderung kann dem stetigen Rückgang der Einnahmen aus der Automobilsteuer entgegengewirkt werden, was wir begrüssen.

Wie der Erläuternde Bericht überzeugend darlegt, ist keineswegs damit zu rechnen, dass die Streichung dieses wirtschaftlichen Anreizes zur Entwicklung der Elektromobilität das seit jüngster Vergangenheit sehr starke Wachstum Letzterer in einem relevanten Ausmass bremst. Dies, obwohl die Bedeutung der Elektromobilität in der Schweiz aktuell noch weit unter dem Niveau vergleichbarer europäischer Länder liegt. Die Preisparität zwischen Automobilen mit fossilen und elektrischen Antrieben ist aber de facto bereits erreicht, womit sich der Flaschenhals für die weitere Entwicklung der Elektromobilität vielmehr auf den Bereich der Infrastruktur – darunter namentlich den Aufbau eines dichten und leicht zugänglichen Netzes an Ladestationen – verlagern wird.

Darüber hinaus möchten wir jedoch an dieser Stelle unmissverständlich festhalten, dass ein simpler Ersatz der Antriebstechnologie im Rahmen einer auch heute noch immer grossmehrheitlich auf dem motorisierten Individualverkehr basierenden Mobilität weder klima- noch wirtschaftspolitisch eine tragbare Zukunftsstrategie ist. In diesem Zusammenhang ist es daher eine zwingende Notwendigkeit, dass die zusätzlichen, mit der Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos dem Nationalstrassenfonds zufließenden Mittel an anderer Stelle gekürzt werden. **Die im Erläuternden Bericht dazu gemachte Absichtsbekundung, im Gegenzug die NAF-Einlagen aus der Mineralölsteuer auf ein Minimum zu kürzen, begrüssen wir deshalb. Diese Kürzung muss aber zwingend eine dauerhafte sein und soll nicht nur (wie den Erläuterungen zu entnehmen) "vorübergehend" angewendet werden – es sei denn, diese Mittel kämen innerhalb des NAF ausschliesslich dem Bereich Agglomerationsprogramme und nicht dem Bereich Nationalstrassen zugute.**

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen herzlich für die Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär

DFF  
Madame Karin Keller-Sutter  
Conseillère fédérale  
Cheffe du DFF  
Palais fédéral  
Berne

Courriel : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Berne, le 3 juillet 2023

## **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles : suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques. Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

Pour promouvoir le développement de la mobilité électrique, les voitures électriques sont exonérées de l'impôt automobile. Même si de 2018 à 2022, le nombre de véhicules automobiles électriques importés a fortement augmenté, on part d'un niveau extrêmement bas. Pour Travail.Suisse, cette mesure d'économie, qui allégerait le budget fédéral de près de 150 millions de francs par an, ne se justifie ni sur le plan de la politique de la mobilité écologique, ni sur celui de la politique budgétaire.

Sur le plan de la politique de la mobilité, cette suppression de l'exonération n'est pas compréhensible car elle représente un tournant abrupt en contradiction avec une politique d'incitation écologique crédible et axée sur une certaine durée. Sur le plan budgétaire, rien ne justifie non plus cette mesure car le taux d'endettement de la Confédération reste très bas malgré le retour attendu à des déficits pour 2024.

Par ailleurs, cette mesure est contraire à la nécessité de donner une dimension sociale plus forte à la politique écologique. Car les hauts revenus qui, tendanciellement consomment plus, pourront toujours se payer une voiture électrique, même sans exonération fiscale, alors que les bas et moyens revenus, qui consomment tendanciellement moins de ressources, auront encore plus de peine à acheter une voiture électrique. En outre, les classes sociales plus modestes, étant en général locataires, disposent de moins de possibilités d'infrastructures de recharge, contrairement aux propriétaires. Cette modification de l'ordonnance va donc dans le sens d'une répartition défavorable entre les hauts et bas revenus.

Travail.Suisse est certes conscient que, dans un horizon à 5-10 ans, il se justifiera de stopper cette exonération car, dans l'intervalle, les infrastructures de recharge seront plus facilement disponibles pour les bas et moyens revenus et que la poursuite et l'accélération de la diminution de la consommation d'essence engendrera des diminutions de recettes toujours plus importantes pour la Confédération. Mais la modification d'ordonnance est précipitée et nous paraît relever essentiellement de préoccupations financières et budgétaires (que nous ne partageons pas). Nous avons l'impression que l'argumentation du rapport explicatif relative à la mobilité électrique sert de paravent à ce qu'il faut avant tout considérer comme une mesure d'économie. Enfin, nous aimerions nuancer le fait que le projet n'aurait pas de conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne, comme décrit au point 5.2 dans le rapport explicatif. En tout cas pour les régions de montagne, il peut y avoir des conséquences puisqu'elles sont en général moins bien desservies en transports publics que les centres urbains et les agglomérations et que



leurs habitants et habitantes dépendent davantage de la voiture. Les résultats de la votation de la nouvelle loi sur le climat du 18 juin 2023 (même si elle a été acceptée) montrent fort bien que dans les régions de montagne, c'est plutôt le refus qui prévaut.

En résumé, Travail.Suisse rejette cette modification d'ordonnance pour des raisons d'ordre écologique, social et financières.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

**Travail.Suisse**



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable des dossiers politique climatique et financière

AMAG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham

**per E-Mail**

Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

**Datum** Cham, 11. Juli 2023

**Betreff** **Vernehmlassung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer**

**Stellungnahme der AMAG Group AG**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

**Group Communication**

AMAG Group AG  
Group Communication

Alte Steinhauserstrasse 12  
6330 Cham  
Telefon +41 44 269 53 00

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu der im Titel genannten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen.

Die AMAG Gruppe lehnt die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer ab. Die Massnahme würde zu einer Verteuerung von Elektrofahrzeugen führen und zu einem Rückgang der Nachfrage, was den Klimazielen des Bundesrats widerspricht. Die Erreichung des 50-Prozent-Ziels für den Marktanteil von Elektrofahrzeugen im Jahr 2025, wie ihn die «Roadmap Elektromobilität 2025» des UVEK vorseht, würde durch die Erhebung der Automobilsteuer deutlich erschwert.

Zur Erreichung der Ziele der Roadmap bedarf es ausreichend und sicher verfügbaren Strom, Schnellladeinfrastruktur, leicht zugängliche Ladeinfrastruktur zuhause oder in den Unternehmen und explizit auch in den städtischen Agglomerationen. Im Land der Mieter und Stockwerkeigentümer ist der rechtliche Rahmen für diesen notwendigen massiven Ausbau der Infrastruktur nach wie vor nicht gegeben. Die fehlenden Rahmenbedingungen spiegeln sich im jüngst sehr geringen Wachstum der Zulassungszahlen für BEV von 17.8% in 2022 auf 18.7% im ersten Semester 2023.

Das weitere Wachstum der E-Mobilität muss auch durch neue Fahrzeugsegmente und andere Kundengruppen entstehen. Die Automobilindustrie hat bereits erheblich in die Elektrifizierung investiert, weitere Modelle kommen. Für die neu für den Umstieg zu überzeugenden Kundinnen und Kunden ist neben der Lösung der Infrastrukturfragen der Preis ein wesentliches Kaufkriterium. Der Verzicht auf die Automobilsteuer für Elektrofahrzeuge ist die einzige flächendeckende Förderung der Elektromobilität in der

Schweiz. Die aktuelle Befreiung von der Steuer konnte die bisher noch höheren Anschaffungskosten teilweise reduzieren.

Die kurzfristige Aufhebung dieser Befreiung in Verbindung mit gestiegenen Stromkosten und zu langsamen Investitionen in die Ladeinfrastruktur würde die Elektromobilität weiter ausbremsen. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Kaufentscheidungen der Kundschaft und die CO2-Bilanz des Verkehrssektors. Die Absenkung der CO2-Emissionen im Verkehr ist für die Schweiz ein schneller und besonders günstiger Weg zur Erreichung der Pariser Klimaziele, da die in anderen Ländern ansässigen Automobilhersteller den Grossteil der Transformationskosten der Branche tragen. In der Schweiz sind die Importeure und Händler bereit, durch professionelle Beratung und Service diese Transformation voranzubringen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen und verweisen gerne auch auf die Stellungnahmen von auto-schweiz und Swiss eMobility. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



**Helmut Ruhl**  
Chief Executive Officer



**Dino Graf**  
Leiter Group Communication

Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
Eidgenössisches Finanzdepartement  
3003 Bern

per E-Mail: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 12. Juli 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV): Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

### ***Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)***

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
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.

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie die Vernehmlassung zum titelerwähnten Geschäft eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS unterstützt im Grundsatz die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der vierprozentigen Automobilsteuer, welche bei der Einfuhr oder Herstellung von Fahrzeugen erhoben wird. Mit zunehmender Elektromobilität erweist sich die Steuerbefreiung hinsichtlich der hohen und mit steigender Tendenz ausfallenden Steuerverlusten nicht mehr als gerechtfertigt. Zudem stellt diese Vorlage aus unserer Sicht sicher, dass die Technologieneutralität in der Besteuerung gewährleistet wird.

Hingegen lehnt der AGVS die vorgesehene Zweckentfremdung der Einlage von 10 Prozent aus der Mineralölsteuer vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) klar ab. Diese Mittel werden von Automobilistinnen und Automobilisten finanziert und dürfen nicht durch eine Abzweigung in den allgemeinen Bundeshaushalt dazu verwendet werden, andere Defizite des Bundes zu finanzieren. Faktisch führt diese Zweckentfremdung zu einer Quersubventionierung von anderen Bundesaufgaben, welche nicht durch den Strassenverkehr zu tragen sind. Der AGVS fordert aus diesen Gründen, dass die Einlage aus der Mineralölsteuer weiterhin der Bundesverfassung<sup>1</sup> entsprechend, vollumfänglich in den NAF fliessen. Die Kapazitätsgrenze der Nationalstrassen ist erreicht und ein Ausbau der Autobahnen für eine wirtschaftsstarke Schweiz absolut essenziell. Somit ist es unabdingbar, dass dem NAF keine Mittel entzogen werden und der NAF durch die Besteuerung von Elektromobilen aus der Notwendigkeit für den Betrieb, Unterhalt sowie Ausbau der Nationalstrassen und zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziell gut aufgestellt ist.

---

<sup>1</sup> Art. 86 Abs. 2 lit. f BV (SR 101).

Bezüglich des Inkrafttretens der Steuerbefreiung ist aus Sicht des AGVS eine längere Übergangsfrist mit einem Inkrafttreten per 1. Januar 2025 sinnvoll, um den betroffenen Marktteilnehmern Zeit einzuräumen, damit sie ihre Preisgestaltung besser planen und anpassen können. Mit dieser Massnahme soll verhindert werden, dass die Fahrzeugpreise von Elektrofahrzeugen für Endkunden aufgrund der Besteuerung von einem Tag auf den anderen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens markant ansteigen. Bei Bedarf kann der Bundesrat zusätzlich eine vorübergehende Steuerbefreiung für Fahrzeuge vorsehen, die vor der offiziellen Ankündigung der Verordnungsänderung bestellt wurden und erst nach dem Inkrafttreten ausgeliefert werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer  
Vizepräsident



Markus Aegerter  
Mitglied der Geschäftsleitung



Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Elektronische Eingabe: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2023 / FP

## **Vernehmlassung «Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer»**

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:  
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,  
[fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) Tel. 031 328 31 17

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter,  
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren «Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer».

Der Automobil Club der Schweiz ACS setzt sich für Technologievielfalt und dafür ein, dass kein Antriebssystem begünstigt oder bevorzugt wird. Er ist zudem der Meinung, dass alle Benutzer unserer Strasseninfrastruktur ihren Beitrag zu deren Unterhalt und Ausbau leisten müssen.

Deshalb unterstützt der ACS die vom Bundesrat vorgesehene Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer. Dadurch wird gewährleistet, dass den Steuerausfällen zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF entgegengewirkt werden kann. Zudem wird damit sichergestellt, dass auch Elektroautomobile, wie alle Autos mit anderen Antriebssystemen, ihren Beitrag an den Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur leisten.

Der temporären Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF steht der ACS hingegen skeptisch gegenüber, denn er vertritt die Meinung, dass die Einlage von 10% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer bereits minimal ist. Aus seiner Sicht müssten die Einnahmen aus der Mineralölsteuer vollumfänglich zweckgebunden verwendet werden und nicht der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Deshalb verlangt der ACS vom Bundesrat, dass die Dauer und der Umfang einer solchen Kürzung bei der Anpassung der Automobilsteuerverord-



nung genau definiert werden, und zwar mit einer maximalen Dauer bis zum Jahr 2030 und einem maximalen Umfang von 50% des heutigen Anteils, der aus der Mineralölsteuer jährlich in den NAF fließt. Nach 2030 muss die Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF wieder in der prozentual gleichen Höhe geleistet werden, wie vor der hier angestrebten Ausnahmeregelung.

Da eine Einführung der Abschaffung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer per 1. Januar 2024 aus Sicht der Autoimporteure sehr kurzfristig angesetzt ist, vor allem im Hinblick auf die zurzeit sehr langen Lieferfristen, würde der ACS Hand für eine Fristerstreckung bis zum 1. Januar 2025 bieten. Dies jedoch nur auf Elektroautomobile, die von den Kunden vor dem 1. Januar 2024 bestellt worden sind.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Automobil Club der Schweiz**

Fabien Produit  
Generalsekretär

**Der ACS**

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

per E-Mail: var@bazg.admin.ch

Bern, 6. Juli 2023

**Änderung der Automobilsteuerverordnung:  
Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer  
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter,  
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu der im Titel genannten Vorlage wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

**Allgemeine Bemerkungen**

auto-schweiz lehnt die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer klar ab. Mit der zu erwartenden Verteuerung von neuen elektrisch angetriebenen Personen- und Lieferwagen und dem folgenden Nachfragerückgang würde der Bundesrat die eigenen Klimaziele im Verkehrssektor konterkarieren, die durch die Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens vorgegeben sind. Deren Erreichung soll unter anderem mit der «Roadmap Elektromobilität» des UVEK unterstützt werden. Das dort vorgegebene 50-Prozent-Ziel für den Marktanteil der Steckerfahrzeuge bei neuen Personenwagen (Elektroautos und Plug-in-Hybride) im Jahr 2025 würde mit einer Erhebung der Automobilsteuer in weite Ferne rücken. Die Automobilindustrie hat in den vergangenen Jahren 500 Milliarden Dollar in die Elektrifizierung ihrer Produkte investiert. Der Hochlauf der Elektromobilität sollte nicht derart abgebremst werden. Des Weiteren benötigen die Automobil-Importeure vor preisrelevanten Änderungen der Besteuerung von Neufahrzeugen eine Vorlaufzeit von mindestens 18 Monaten, da Modellplanungen und Preislisten allenfalls angepasst werden müssen.

**Deshalb lehnt auto-schweiz die Änderung der Automobilsteuerverordnung ab. Zudem stellen wir die Erhebung dieser Abgabe grundsätzlich in Frage, denn es handelt sich faktisch um einen Industriezoll, deren weitgehende Abschaffung der Bundesrat zurecht vorangetrieben hat und welche auch hier angezeigt wäre.**

**Begründung im Detail**

Verteuerung der Elektromobilität und Gefährdung der bundesrätlichen Klimaziele

Der heute geltende Verzicht auf die Erhebung der Automobilsteuer für Elektrofahrzeuge stellt die **einzige flächendeckende Förderung der Elektromobilität in der Schweiz** dar. Weder wurden auf Stufe Bund jemals Kaufpreisunterstützungen gewährt, noch wird in den flächendeckenden Ausbau der (Schnell-)Ladeinfrastruktur investiert. Lediglich einzelne Kantone haben entsprechende Programme lanciert. Fördermassnahmen wie diese haben in den vergangenen Jahren in zahlreichen europäischen Ländern zu einem starken Anstieg der Neuimmatrikulationszahlen und Marktanteile elektrisch aufladbarer Fahrzeuge geführt. **Die Schweiz hat sich bislang auf ihrer hohen Kaufkraft ausgeruht**, welche die im Vergleich zu konventionell angetriebenen Modellen derzeit noch höheren Kaufpreise stets auszugleichen vermochte. **Auch der hierzulande über lange Zeit günstige Strompreis** machte die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges in der Gesamtkostenrechnung attraktiv. Es ist bekannt, dass die «Ära des billigen Stroms» mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine schlagartig beendet wurde – und dieser Umstand verteuert die Nutzung von Elektroautos spürbar.

Die Reaktion des Fahrzeugmarkts folgt auf dem Fusse, **der Marktanteil reinelektrischer Personenwagen stagniert** – per Ende Mai 2023 liegt er auf dem Niveau des gesamten Vorjahres 2022 von rund 18 Prozent. **Die kurzfristige Aufhebung der Befreiung von der Automobilsteuer würde die Elektromobilität noch stärker ausbremsen.** Laut Aussagen von Mitgliedern von auto-schweiz würde eine Erhebung der vierprozentigen Abgabe unweigerlich zu Preissteigerungen von Elektro-Neufahrzeugen führen müssen. Dies würde den derzeitigen Nachteil bei den Anschaffungskosten von Elektroautos gegenüber vergleichbaren Modellen mit Benzin-, Diesel- oder Hybridmotorisierung vergrössern.

**Diese Preisdiskrepanz spielt nicht nur eine psychologische Rolle bei der Wahl des Antriebs eines Neuwagens, sondern verringert auch den heute noch vorhandenen Vorteil von E-Fahrzeugen bei den Gesamtkosten.** Auch die im erläuternden Bericht zur Vorlage erwähnte Studie von Swiss eMobility nennt den höheren Anschaffungspreis als eine der grössten Hürden beim Kauf eines Elektroautos<sup>1</sup>. Jede Kundin, jeder Kunde, die/der sich heute gegen die Anschaffung eines (ersten) Elektroautos entscheidet, wird noch einige Jahre mit einem Verbrennungsmotor fahren und deutlich weniger zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen, als sie oder er dies mit einem Elektroauto tun würde – und damit die Emissionsbilanz des Sektors Verkehr belasten.

Doch mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens hat sich die Schweiz entschieden, in allen Sektoren ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz zu verbessern. **Mit der Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer würde der Bundesrat die Absenkung der Kohlenstoffdioxidemissionen im Verkehr spürbar verlangsamen.** Eher sind für die Elektromobilität unterstützende Massnahmen vorzusehen, wie etwa die im CO<sub>2</sub>-Gesetz angedachte Förderung der Errichtung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden, bei Unternehmen und auf Parkplätzen. Eine indirekte Förderung der Elektromobilität über den weiteren Verzicht auf die Automobilsteuer unterstützt die Defossilisierung des Strassenverkehrs. Die Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist für die Schweiz in keinem anderen Sektor so günstig wie hier: **Die Investitionen in die Produkte von rund 500 Milliarden Dollar haben die Automobil-Hersteller in den vergangenen Jahren vorgenommen. Nun sollte der Hochlauf der Elektromobilität in der Schweiz nicht durch die Erhebung der Automobilsteuer ausgebremst werden, bevor er richtig begonnen hat.**

Auch möchte auto-schweiz den Bundesrat ermuntern, die Erhebung der Automobilsteuer grundsätzlich zu überdenken. Auch wenn diese «Steuer» ebenfalls auf mögliche im Inland produzierte Fahrzeuge zu bezahlen wäre, ist dies derzeit aufgrund der hohen Werkplatzkosten in der Schweiz kaum der Fall. **Deshalb handelt es sich bei der Automobilsteuer faktisch um einen Industriezoll. Die Abschaffung entsprechender Abgaben hat der Bundesrat zurecht vorangetrieben, um die Kostenbelastung der Schweizer Volkswirtschaft nachhaltig zu senken.** Wir regen an, dies auch im Bereich neuer Personenwagen und leichter Sachtransportfahrzeuge zu tun.

#### Kurzfristige Änderung preisrelevanter Besteuerung

Neben der Erhöhung der Gesamtkosten für den Umstieg auf die Elektromobilität spricht aus Sicht von auto-schweiz auch der äusserst knappe Zeitplan gegen die vorgeschlagene Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer ab 2024. Aufgrund des geplanten Endes der Vernehmlassungsfrist im Juli müssen wir davon ausgehen, dass der Bundesrat nicht vor dem vierten Quartal 2023 final über die Änderung der Automobilsteuerverordnung entscheiden wird. Zahlreiche Automobil-Importeure stehen allerdings bereits heute kurz davor, ihre Preislisten für 2024 zu finalisieren und entsprechende Budgets für das kommende Jahr festzulegen.

**Eine kurzfristige Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer wäre Gift für die Planbarkeit und hätte späte Preisanpassungen zur Folge, die der positiven wirtschaftlichen Entwicklung unserer Branche entgegenstehen würden.** auto-schweiz plädiert daher für eine Vorlaufzeit entsprechender preisrelevanter Entscheide von mindestens 18 Monaten.

\*\*\*\*\*

---

<sup>1</sup> «Szenario 2035: Marktdurchdringung für Steckerfahrzeuge (PEV) in der Schweiz»; Verband Swiss eMobility, Bern, Juli 2021, S. 7.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
auto-schweiz

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Burgener', with a long horizontal flourish extending to the right.

Andreas Burgener  
Direktor

Eidgenössisches Finanzdepartement

Zürich, 06.07.2023

Per E-Mail an var@bazg.admin.ch

**Stellungnahme zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussern wir uns in aller Kürze zu der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderung der Automobilsteuerverordnung. Avenergy Suisse begrüsst die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer.

Die Argumente des Bundesrates sind schlüssig. Angesichts des Wachstums der Importzahlen von Elektroautomobilen ist dies der richtige Zeitpunkt, diese Fahrzeuge zugunsten der Finanzierung des NAF ebenfalls zu besteuern.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres Votums.

Freundliche Grüsse  
Avenergy Suisse



Dr. Roland Bilang  
Geschäftsführer



Fabian Bilger  
Stellvertretender Geschäftsführer

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit  
var@bazg.admin.ch

Zürich, 4. Juli 2023

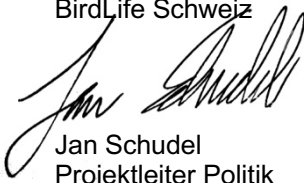
**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung. Grundsätzlich befürwortet BirdLife Schweiz die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerer Masse belasten als Verbrenner-Fahrzeuge, so sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität deutlich unterlegen.

Mit freundlichen Grüssen

BirdLife Schweiz



Jan Schudel  
Projektleiter Politik

Département fédéral des finances (DFF)  
Madame la Conseillère fédérale  
Karin Keller-Sutter  
Bundesgasse 3  
3003 Berne

Lausanne, le 5 juin 2023

***Consultation relative à la modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles***

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous permettons de vous faire part de notre réponse à la consultation mentionnée en rubrique.

En premier lieu, nous tenons à préciser que nous comprenons les observations faites par le Conseil fédéral dans son rapport explicatif. Une subvention n'a pas pour vocation à être permanente et la forte progression des immatriculations de véhicules électriques exonérés d'impôt pèse sur les recettes fiscales de la Confédération. Toutefois, les observations actuelles démontrent qu'il paraît prématuré de mettre fin à cette exonération fiscale de 4%, comme prévu dans ce projet.

Tout d'abord, l'aspect incitatif que représente une telle subvention est encore nécessaire au vu de la composition du parc automobile actuel. Si l'on ne peut que se réjouir de la progression importante des ventes de véhicules électriques, ces derniers ne représentent à l'heure actuelle que 2,3% des 4,7 millions de véhicules de tourisme immatriculés en Suisse<sup>1</sup>. A titre de comparaison, une voiture sur cinq du parc automobile norvégien est électrique, une proportion qui est d'ailleurs passée de 10 à 20% en 3 ans seulement. Signe qu'une réelle politique incitative peut rapidement porter ses fruits.

De plus, la notion de prix joue un rôle important, ce qui est d'ailleurs la base sur laquelle le Conseil fédéral s'est appuyé en instaurant cette subvention. Ainsi, en cas de suppression de cette dernière, et quand bien même les importateurs ne répercuteraient pas l'entier de l'impôt sur le prix de vente, il s'ensuivrait indubitablement une hausse du prix de vente des véhicules électriques. Il est également important de tenir compte du coût d'utilisation d'un véhicule, une réflexion qui entre en ligne de compte au moment de l'achat. Dans un contexte où les prix de l'électricité ont atteint des niveaux très élevés l'an dernier et restent volatils, un renchérissement du prix des véhicules électriques ne ferait que diminuer leur attrait, alors qu'en parallèle, la consommation d'essence toujours plus faible des véhicules à moteur thermique rend ce type de modèle plus attractif. Il faut donc veiller à garder une certaine logique dans la promotion d'un parc automobile plus électrifié. Bien entendu, cela passe par un développement des infrastructures et une augmentation de la production d'électricité verte afin que les objectifs de décarbonation soient atteints, conformément aux ambitions du Conseil fédéral.

---

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules/vehicules-routiers-parc-taux-motorisation.html>

## Conclusion

Dès lors, sur la base de ces considérations, la CVCI propose de repousser l'entrée en vigueur de la suppression de l'exonération fiscale des véhicules électriques. Le bien-fondé de cette subvention reste d'actualité et il paraît prématuré d'y mettre un terme alors que les objectifs en termes d'électrification du parc automobile sont loin d'être atteints.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

## Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie



**Romaine Nidegger**  
Responsable politique



**Patrick Zurn**  
Responsable économique



EIT.swiss  
Limmatstrasse 63  
8005 Zürich  
044 444 17 17  
www.eit.swiss

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit  
Taubenstrasse 16  
3033 Bern

[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Zürich, 6. Juni 2023

## Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen von EIT.swiss danken wir Ihnen für die Möglichkeit, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (ASTV) Stellung nehmen zu können.

EIT.swiss ist die Berufsorganisation für rund 2'000 Elektrofirmen mit über 40'000 Mitarbeitenden. Jährlich schliessen ca. 3'000 Lernende ihre Grundbildung in einem der EIT.swiss-Berufe Elektroinstallateur:in, Montage-Elektriker:in, Gebäudeinformatiker:in und Elektroplaner:in ab. Die Ausbildung Elektroinstallateur:in EFZ gehört zu den zehn meist gewählten Grundbildungen. Mehr als 1'300 Personen absolvieren jährlich eine Prüfung auf Niveau Berufsprüfung und höhere Fachprüfung. Damit ist die Branche eine der grössten Ausbilderinnen im Bereich der technischen Berufe in der Schweiz.

**EIT.swiss erachtet die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektromobile als richtig. Die in Aussicht gestellte Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF lehnt er aber ab.**

Die Elektrobranche nimmt im Bereich der Elektromobilität eine wichtige Rolle ein. Im Gegensatz zu fossilen Fahrzeugen können Elektrofahrzeuge auch über private Ladestationen „betankt“ werden. Die Installation der entsprechenden Ladeinfrastruktur wird zum grössten Teil von Elektrounternehmen durchgeführt. Sie haben also ein wirtschaftliches Interesse an einem möglichst hohen Anteil der Elektromobilität an den Neuzulassungen.

Die steigende Zahl verfügbarer Modelle, die mediale Berichterstattung und der politische Druck insbesondere auf EU-Stufe haben dazu geführt, dass die Elektromobilität weiter an Fahrt aufnimmt und inzwischen selbst die optimistischsten Prognosen der Vergangenheit übertroffen hat. Da die Steuerbefreiung gemäss erläuterndem Bericht kaum eine Wirkung auf die Nachfrage hat, spricht aus Sicht von EIT.swiss nichts gegen ihre Aufhebung. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Elektrofahrzeuge die Strasseninfrastruktur nutzen und aufgrund des höheren Fahrzeuggewichts teilweise sogar mehr Unterhaltskosten verursachen.

Hingegen ist für EIT.swiss die Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer zur Entlastung des Gesamthaushalts nicht angezeigt, selbst wenn diese nur temporär erfolgen sollte. Die Verwaltungsänderung sollte das Ziel haben, die zweckgebundenen Steuereinnahmen auf dem



EIT.swiss  
Limmatstrasse 63  
8005 Zürich  
044 444 17 17  
www.eit.swiss

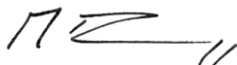
mittel- und langfristigen Niveau von rund 400 Mio. Fr. zu stabilisieren, da sich sonst wichtige Projekte verzögern oder der Unterhalt nicht ausreichend sichergestellt werden kann.

Wir danken Ihnen für die die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Simon Hämmerli  
Direktion



Michael Rupp  
Öffentlichkeitsarbeit

Per e-mail an [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Stellungnahme energie-wende-ja**

### **In Kürze:**

**Ablehnung der vorgeschlagenen Aufhebung der Befreiung von E-Automobilen bereits per 1. Januar 2024 ab.**

**Wir schlagen vor, mit der Aufhebung der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer zuzuwarten, bis diese einen Anteil von 40 % an den Neuzulassungen aufweisen.**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Karin Keller-Suter

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit im Rahmen der Vernehmlassung vom 5. April 2023 zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV) Stellung nehmen zu können.

### **Ausgangslage**

Der Bundesrat schlägt vor, die seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 geltende Befreiung der Elektroautomobile per 1. Januar 2024 aufzuheben.

Der Bundesrat begründet dies

- a) Mit dem deutlichen Wachstum der Elektromobilität und der folglich stark gestiegenen Anzahl steuerbefreit importierter Elektroautomobile, womit die Steuerbefreiung als Förderinstrument aus Sicht des Bundesrates nicht mehr notwendig sei.
- b) Mit den Steuerausfällen zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), die mit der vorgeschlagenen Anpassung beseitigt werden könnten.

### **Position energie-wende-ja**

Wir anerkennen das Wachstum der E-Mobilität bei den neuzugelassenen Fahrzeugen und die damit verbundenen steigenden Einnahmehausfällen. Wir sind ebenfalls der Auffassung, dass sich E-Fahrzeuge angemessen an den verursachten Infrastruktur- und externen Kosten beteiligen müssen und die Befreiung der E-Fahrzeuge von der Automobilsteuer aufgehoben werden muss.

**Dennoch lehnen wir die vorgeschlagene Aufhebung der Befreiung von E-Automobilen bereits per 1. Januar 2024 ab.**

## **Begründung**

Gegen die Aufhebung der Steuerbefreiung von E-Automobilen per 1. Januar 2024 sprechen einerseits klima- und energiepolitische andererseits mobilitätspolitische Gründe.

### **a) Klima- und energiepolitische Gründe**

Der Verkehr ist mit rund 32 % der grösste Sektor bezüglich CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist daher dringend notwendig, damit die gesetzten klimapolitischen Ziele erreicht werden können.

Die Elektromobilität ist auch aus energiepolitischer Sicht sinnvoll. Der Wirkungsgrad von Elektromotoren ist gegenüber Verbrennungsmotoren deutlich höher. Für die gleiche Verkehrsleistung beträgt der Energiebedarf bei Elektromotoren rund 30 % im Vergleich zu Verbrennungsmotoren.

Die aktuellen Zahlen zur Entwicklung von Elektrofahrzeugen unterstreichen die Notwendigkeit diese in der Schweiz weiterhin zu fördern. Bei der Neuzulassung rein batterieelektrischer Fahrzeuge hat die Schweiz 2022 in Europa zwei Plätze verloren und liegt mit 17,4 % nur noch auf dem neunten Rang.

**Wir schlagen vor, mit der Aufhebung der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer zuzuwarten, bis diese einen Anteil von 40 % an den Neuzulassungen aufweisen.**

### **b) Mobilitätspolitische Gründe**

Der Antriebswandel von Verbrennungsmotoren zu Elektromotoren genügt nicht, um die Mobilität der Zukunft effizient, wirtschafts- und gesellschaftsdienend, ressourcenschonend, finanzierbar und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt zu gestalten. Elektrofahrzeuge benötigen wie Autos mit Verbrennungsmotoren Ressourcen in der Produktion, knapper Boden, verursachen Infrastrukturkosten und - wenn auch in geringerem Ausmass - externe Kosten.

- Ineffiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur und Fahrzeuge: gemäss Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung (BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (MZMV) vom 6. April 2023) liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad von Autos noch bei 1,5 Personen. Im Pendlerverkehr beträgt dieser sogar nur 1,09 Personen. Dies bedeutet, dass während den Hauptverkehrszeiten in 100 Autos nur 109 Personen transportiert werden.
- Volkswirtschaftlicher Schaden wegen der ineffizienten Nutzung der Infrastruktur
- Ausbau Verkehrsinfrastruktur: Wegen der ineffizienten Nutzung der Infrastruktur entstehen Staus. Als Antwort darauf wird diese laufend ausgebaut, mit dem Ergebnis, dass diese noch ineffizienter genutzt wird.

Infrastrukturprojekte werden dabei immer teurer und deren Realisierung dauert immer länger, sodass sie keine Lösung für heutige Probleme darstellen.

- Externe Kosten des Verkehrs: Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung («Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs», ARE 2022) verursacht der Verkehr der Allgemeinheit jährliche Kosten von mehr als 13 Mrd. Franken.

**Aufgrund dieser umfangreichen Herausforderungen lehnen wir die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektromobile von der Automobilsteuer als Einzelmassnahme ab und fordern eine gesamtheitliche Anpassung der marktwirtschaftlichen Instrumente der Mobilitätspolitik mit mindestens folgenden Elementen:**

- Internalisierung aller externer Kosten
- Orts- und zeitabhängige Benutzungsgebühren: das seit Jahren zur Diskussion stehende und immer wieder in Frage gestellte Mobility Pricing muss rasch umgesetzt werden.
- Reduktion der Mittel für den Verkehrsinfrastrukturbau (Einlagen in NAF und BIF)

Freundliche Grüsse

Ruedi Meier, Präsident energie-wende-ja

Markus Liechti, Vorstandsmitglied

**Von:** [Laurianne Altwegg](#)  
**An:** [\\_BAZG-VAR](#)  
**Cc:** [Jean Busché](#)  
**Betreff:** Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto)  
**Datum:** Freitag, 7. Juli 2023 17:27:11

---

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de l'opportunité offerte à la Fédération romande des consommateurs (FRC) de prendre position au sujet de l'objet susmentionné. Après étude du projet soumis, nous vous informons que nous ne souhaitons pas prendre position à ce sujet.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous transmettons nos meilleures salutations.

**Laurianne Altwegg**

Responsable Environnement, Agriculture & Energie  
t. 021 331 00 95 – absente les mercredis

**Fédération romande des consommateurs**  
Rue de Genève 17 – CP 6151 – 1002 Lausanne



L'association des  
consommateur·rice·s

[Devenez membre](#) | [Faites un don](#)  
Pour une consommation éclairée et durable

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG  
3003 Bern

via E-Mail an: var@bazg.admin.ch

Zürich, 4. Juli 2023

**Stellungnahme zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung.

Grundsätzlich befürwortet Greenpeace Schweiz die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerer Masse belasten als Verbrenner-Fahrzeuge, so sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität deutlich unterlegen.

Auf den folgenden Seiten finden Sie Kommentare zu spezifischen Punkten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüßen



Remco Giovanoli

## **Aufhebung der Zweckbindung der Automobilsteuer**

Wir begrüßen es, dass die zusätzlichen Einnahmen nicht vollumfänglich dem Nationalstrassenfonds zufließen, da im Gegenzug die Einlagen aus dem Mineralölsteuer-Zuschlag vorübergehend gekürzt werden. Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, so dass die Einnahmen der Automobilsteuer wie vor 2018 wieder vollständig in die allgemeine Bundeskasse fließen.

Die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur soll über verbrauchsabhängige Abgaben sichergestellt werden. Daran sollen sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge beteiligen. In Anbetracht der Herausforderung, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken, dürfen in Zukunft keine wesentlichen Ausbauten des Nationalstrassennetzes mehr erfolgen. Der Mittelbedarf des NAF wird daher in Zukunft sinken. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sowohl die Folgen der Klimaerwärmung als auch die Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu zusätzlichen Ausgaben beim allgemeinen Bundeshaushalt führen werden.

## **Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Fahrzeugpreis**

Anstatt des Fahrzeugpreises sollte der Energieverbrauch eines Fahrzeugs in kWh/km (respektive Benzinäquivalent in l/100km – ein Wert, der für alle zugelassenen Modelle berechnet wird) unabhängig von der Antriebstechnologie als Grundlage für die Besteuerung angewandt werden. Der Steuertarif pro kWh könnte so festgelegt werden, dass ein angestrebtes Einnahmenniveau erreicht wird (z.B. 350 Mio. Franken, welche dem Mittelwert der Einnahmen aus der Automobilsteuer der Jahre 2019 bis 2021 entsprechen<sup>1</sup>). Mit regelmässigen Anpassungen des Steuersatzes könnte das erwünschte Einnahmenniveau auch dann erhalten bleiben, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge stark ansteigt und damit die Energieeffizienz der in der Schweiz verkauften Autos steigt. Gleichzeitig würde damit auch ein steuerlicher Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Der Steuerbetrag für ein Verbrenner-Fahrzeug wäre bei diesem Modell aufgrund des höheren Verbrauchs höher als jener eines vergleichbaren Elektroautos. Auch würden verbrauchsstarke Elektroautos stärker besteuert als sparsame Modelle. Die Besteuerung der Autos nach Energieverbrauch verhindert, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung bremsend auf die Marktentwicklung von Elektroautos wirkt. Ein weiterer Vorteil wäre, dass damit ein Anreiz gesetzt wird, effizientere Elektroautos zu kaufen. Dies kann dazu beitragen, den Anstieg des Stromverbrauchs durch die Elektromobilität zu bremsen.

---

<sup>1</sup><https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

per E-Mail an: var@bazg.admin.ch

Zürich, 12. Juli 2023

Adrian Dinkelmann, +41 58 360 77 70, a.dinkelmann@infra-suisse.ch

## **Vernehmlassung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung).

Mit Schreiben vom 5. April 2023 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betreffend die *Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer*. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Die Verkehrswege dienen als Lebensadern für die Gesellschaft und Wirtschaft der Schweiz. Der Unterhalt und der Betrieb spielen daher genauso wie der bedarfsgerechte Ausbau eine wesentliche Rolle für den Wohlstand. So sind die Ausbauprogramme der Nationalstrassen, der Agglomerationsverkehr sowie die kantonale und regionale Verästelung der Strassen in jederlei Hinsicht relevant für das Verkehrssystem unseres Landes. Deshalb hat die nachhaltige Finanzierung dieser Infrastrukturen oberste Priorität – unabhängig von den Verkehrsträgern (kein Ausspielen von Schiene und Strasse) und den Antriebsformen (Tragen der Lasten nach dem Verursacherprinzip).

→ Wir begrüssen deshalb die geplante Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer.

Nicht nachvollziehbar ist für uns jedoch die Begründung für die Wiedereinführung der Steuer: Während einerseits ausgeführt wird, dass der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nachhaltiger finanziert und «*die empfindlichen Steuerausfälle zu Lasten des NAF gestoppt werden*», soll andererseits die Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF gekürzt und die allgemeine Bundeskasse entlastet werden. Der Steuerertrag ist gemäss Bundesverfassung zweckgebunden und wird dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugewiesen.

→ Eine Zweckentfremdung ist für uns deshalb nicht akzeptabel, die Importbesteuerung von Elektrofahrzeugen darf nicht zum Ausgleich struktureller Defizite im Bundesbudget eingesetzt werden.

### **2. Anliegen zu einzelnen Punkten der Vernehmlassung**

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer nachfolgend erläuterten Anliegen.



## 2.1 Verkehrsinfrastrukturen

Infra Suisse engagiert sich für eine verkehrsträgerneutrale, Infrastrukturpolitik. Gut ausgebaute und unterhaltene Verkehrsinfrastrukturen werden künftig noch wichtiger:

- Die Mobilitätsbedürfnisse wachsen: Flexible Arbeitsformen und damit zusammenhängende Pendlerströme, die internationale Ausrichtung der Schweizer Wirtschaft und die touristische Nutzung der Verkehrswege sind nur einige Beispiele, die aufzeigen, wie wichtig die eingehend erwähnten Lebensadern sind.
- Das Bevölkerungswachstum wird zwangsläufig zu erhöhtem Druck auf die Verkehrsinfrastrukturen führen. Die «10-Millionen Schweiz» ist ein Szenario, mit welchem sich auch die Verkehrspolitik auseinandersetzen muss. Es versteht sich von selbst, dass mit der wachsenden und mobileren Bevölkerung auch die Kapazitäten auf diese Belastungen ausgerichtet werden müssen.
- Die Forderungen nach verdichtetem Bauen und der nachhaltigen Nutzung der Ressourcen erhöht die Komplexität der Verkehrssysteme – sowohl für den Bau als auch für den Betrieb. Für die strategische Planung und die Umsetzung der Infrastrukturbauten braucht es entsprechende Ressourcen.

## 2.2 Elektromobilität

Infra Suisse engagiert sich für eine bedarfsgerechte, marktorientierte Wirtschaftspolitik. Mit der aktuell geltenden Steuerbefreiung beabsichtigte der Bundesrat, Anreize zu setzen für die Entwicklung der Elektromobilität. Dieses Förderinstrument ist auch aus unserer Sicht nicht mehr notwendig, die Elektromobilität hat sich etabliert und die Fördermassnahmen würden zu reinen Mitnahmeeffekten führen, die sich marktwirtschaftlich nicht mehr rechtfertigen lassen. Die Versechsfachung der Importe von Elektroautos ist von anderen Faktoren geprägt und würde aufgrund der Aufhebung der Steuerbefreiung kaum gebremst werden.

## 2.3 Mobilitätspolitik

Infra Suisse engagiert sich für eine antriebsneutrale Mobilitätspolitik. Dies umfasst ein integriertes Verkehrssystem mit der Weiterentwicklung des öffentlichen sowie des motorisierten Individualverkehrs, den Ausbau der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge, sowie die Entwicklung des Langsamverkehrs. Diese Anforderungen sind gleichberechtigt zu betrachten. Eine Priorisierung eines Verkehrsmittels oder eines Antriebs gegenüber anderen lehnen wir strikt ab. Die Schweiz braucht gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Mobilität und zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs. Die Steuerbefreiung des Imports von Elektroautomobilen erachten wir nicht als wirkungsvolle Massnahme.

## 2.3 Finanzierung

Infra Suisse engagiert sich für eine nachhaltige, verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Die Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge führt zu einem Rückgang bei den Einnahmen aus der Automobilsteuer: Für das Jahr 2022 ist von einem Steuerausfall von ca. 78 Millionen Franken die Rede, 2023 wurde ein Ausfall von rund 100 bis 150 Millionen Franken prognostiziert. Gemäss Botschaft des Bundesrates würden bei der Weiterführung der Steuerbefreiung die Steuerausfälle für die Jahre 2024 bis 2030 auf insgesamt zwei bis drei Milliarden Franken geschätzt. Diese Mittel sind aus den obengenannten Gründen zwingend notwendig und zweckgebunden einzusetzen.

## 3. Antrag

**Auf eine (temporäre) Kürzung der Einlagen aus der Mineralölsteuer in den NAF ist zu verzichten. Damit würden dem NAF in etwa diejenigen Gelder vorenthalten, die durch die Wiedereinführung der Steuer dazugewonnen würden. Die Entlastung des allgemeinen Bundeshaushalts durch eine solche Umverteilung lehnen wir ab.**

Die Schweizer Infrastrukturbauer leisten mit ihrer qualitativ hochstehenden, zuverlässigen und nachhaltigen Arbeit einen wichtigen volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beitrag. Sie haben in Krisenzeiten die Lebensadern des Landes aufrechterhalten. Hierfür stehen wir auch in Zukunft ein, um die auf uns zukommenden Herausforderungen zu bewältigen. Die Investitionsfähigkeit für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strassen ist der Branche deshalb ein besonders grosses Anliegen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.  
Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Infra Suisse**



Nationalrat Christian Wasserfallen  
Präsident



Adrian Dinkelmann  
Geschäftsführer

Anna Bakola  
Director, International Policy and Public Affairs  
Lucid Motors  
Lucid Europe B.V.  
Amsteldijk 166  
1079 LH Amsterdam, Netherlands

July 12, 2023

Bunderrätin Karin Keller-Sutter  
Vorsteherin des Eidgenössischen Finanzdepartements EFD  
Bundesgasse  
3003 Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Lucid Motors ist ein vollelektrischer Automobilhersteller, **bei dem Innovation im Mittelpunkt steht**. Da wir im Jahr 2023 damit begonnen haben, unsere Elektrofahrzeuge (EV) den Schweizer Konsumenten anzubieten, schätzen wir die Gelegenheit, unsere Positionen zum Vorschlag der Regierung, Elektrofahrzeuge von der Liste der Ausnahmen von der 4%igen Importsteuer in Art. 1.d vom 20. November 1996 über die Bundesverordnung für Elektrofahrzeuge zu streichen.

Wir haben den Bericht der Regierung über den Vorschlag, die Befreiung von der 4%igen Einfuhrsteuer für Elektrofahrzeuge abzuschaffen, gründlich geprüft und verstehen die Notwendigkeit der Schweizer Regierung, alternative Einnahmequellen zu finden, da die Einnahmen aus der Einfuhrsteuer für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren infolge der zunehmend Verbreitung von Elektrofahrzeugen abnehmen.

Wir sind jedoch der Meinung, dass der Vorschlag und der dazugehörige Bericht einen wichtigen Faktor in der Steuerpolitik für Elektrofahrzeuge ausnehmen – **die Effizienz von Elektrofahrzeugen. Nicht alle Elektrofahrzeuge sind gleich**, da sie eine **unterschiedliche Effizienz** aufweisen. Die Effizienz nach dem Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) wird in Wh/km gemessen und basiert auf der nachgeladenen Energie aus dem Stromnetz. WLTP bezieht das Aufladen der Batterie in die Prüfung mit ein, so dass der Verbrauch auch die Ladeverluste berücksichtigt. Ausserdem ermöglicht es den Verbrauchern, die Energiekosten zu vergleichen, ähnlich wie bei der Messung des Benzinverbrauchs in Litern pro 100 km.<sup>1</sup>

Als globales Unternehmen mit Einzelhandelspräsenz in der Schweiz, einem unserer Top-Märkte in Europa, ist es für uns von entscheidender Bedeutung, dass die Schweizer Regierung die Einfuhr von E-Fahrzeugen in das Land weiterhin unterstützt, idealerweise durch die Beibehaltung einer Ausnahme speziell für die effizientesten Fahrzeuge.

Die Effizienz eines Fahrzeugs ist der effektivste Weg, **um seine Umweltauswirkungen zu reduzieren**. Ein effizienteres Fahrzeug **belastet das Stromnetz weniger und verringert den Bedarf an kritischen Rohstoffen** (da effizientere Fahrzeuge kleinere Batterien benötigen). Ausserdem werden E-Fahrzeuge erschwinglicher, da die Gesamtbetriebskosten und der Energiebedarf für eine komfortable Reichweite sinken. Ein solches Kriterium wäre **ein Anreiz für die Hersteller, ressourceneffizientere und kostengünstigere Technologie zu entwickeln**.

Auf dem europäischen und schweizerischen Markt weisen die meisten E-Fahrzeuge heute eine Effizienz zwischen 130 und 250 Wh/km auf.<sup>2</sup> Etwa 18% der auf dem Markt befindlichen E-Fahrzeuge gelten als sehr effizient, mit einem WLTP-Wert unter 170 Wh/km.<sup>3</sup> In Anbetracht des Engagements der Schweizer Regierung für die Reduzierung des Energieverbrauchs, die Senkung der

---

<sup>1</sup> [www.wltpfacts.eu](http://www.wltpfacts.eu)

<sup>2</sup> Basierend auf den am 12. Juli 2023 bereitgestellten Zahlen aus der Electric Vehicle Database – [www.ev-database.org](http://www.ev-database.org)

<sup>3</sup> Basierend auf den am 12. Juli 2023 bereitgestellten Zahlen aus der Electric Vehicle Database – [www.ev-database.org](http://www.ev-database.org)

Energiekosten für die Verbraucher und die Förderung von Innovationen schlagen wir vor, **die 4%ige Einfuhrsteuerbefreiung für alle E-Fahrzeuge mit einem WLTP-Effizienz unter 170 Wh/km beizubehalten**. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Hersteller noch effizientere E-Fahrzeuge importieren, kann die Schweizer Regierung die Effizienzschwelle, die für die Befreiung von der 4%igen Einfuhrsteuer erforderlich ist, anpassen, um die Auswirkungen auf das Budget zu senken.

Durch die Beibehaltung der Steuerbefreiung für die 18% der effizientesten E-Fahrzeuge wären die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt minimal. Darüber hinaus wäre dies ein weiterer Anreiz für die Hersteller von Elektrofahrzeugen, die Schweiz als Markt für die Einführung moderner Fahrzeugtechnologien zu bevorzugen, die für die Verbraucher erschwinglicher sind um die Umwelt weniger belasten.

Die Steigerung der Effizienz von Elektrofahrzeugen ermöglicht eine höhere Reichweite von E-Fahrzeugen:

- weniger Energie verbrauchen, d.h. das Stromnetz weniger belasten, und
- weniger Materialien verbrauchen, d. h. die strategische Autonomie der Schweiz und Europas in Bezug auf kritische Rohstoffe weniger belasten.

Das wiederum löst eine Kettenreaktion aus, die den Druck auf die Lieferkette verringert, im Gegenzug die Gesamtkosten der Fahrzeuge senkt und so eine grössere Verbreitung von E-Fahrzeugen ermöglicht, die geringere Umweltauswirkungen haben.

Vielen Dank, dass sie unseren Beitrag berücksichtigt haben. Wir stehen Ihnen für weitere Fragen und Erläuterungen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,



Anna Bakola  
Director, International Policy and Public Affairs  
Lucid Motors

Beat Lütolf  
dipl. Masch.-Ing. HTL  
Baumacher 11  
6244 Nebikon  
062 756 16 04  
bsl-nebikon@bluewin.ch

10. April 2023

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG  
Daniel Hug  
Taubenstrasse 16  
3003 Bern

Stellungnahme zur

**Vernehmlassung 2023/8**  
**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile**  
**von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im folgenden meine Stellungnahme zur Vernehmlassung:

- Die Steuerbefreiung der Elektromobilen hätte eigentlich nicht sein sollen.
- Fahrzeuge mit alternativen, umweltfreundlichen Betriebsstoffen sind nicht zwingend zu bevorzugen.
- Es geht um den Ersatz der wegfallenden Mineralölsteuer, die für den Strassenunterhalt gedacht ist.
- Der Strassenunterhalt ist direkt abhängig von den Belastungen der Fahrbahnen, deshalb sind bei der Gestaltung der Automobilsteuer die folgenden Faktoren zwingend zu berücksichtigen:
  - Motorleistung, sie verursacht Antriebskräfte und Verschleiss
  - Fahrzeuggewicht
  - Länge der Fahrt resp. Anzahl Überrollungen
- Die Berechnung der Fahrzeugsteuer ist unterschiedlich in den einzelnen Kantonen.
- Die einen setzen nur auf die Leistung, die andern nur auf das Gewicht.
- Das Gewicht resp. die Überrollungen sind viel einflussreicher im Bezug auf den Fahrbahnverschleiss und damit auf den Unterhalt.
- Die Belastung der Fahrbahn ändert nicht an der Kantonsgrenze.
- Die Besteuerungsmethode soll auf alle Arten von Antrieben angewendet werden können.
- Die Berechnungsmethode ist zu vereinheitlichen.
- Mein Vorschlag zur Berechnung der Automobilsteuer:

Der Ansatz meiner Berechnungsmethode geht aus der Wälzlagertechnik hervor. Dort wird die Lebensdauer von Wälzlagern aufgrund der Belastung, der Drehzahl und einer lagertypischen Kennzahl, der Tragzahl C, berechnet. Man betrachtet dabei den Kontakt zwischen dem Wälzkörper und der Wälzkörperlaufbahn im Lagerring.

Die einfache Formel für die Lagerlebensdauer lautet:

$$L_{10h} = \frac{10^6}{60 \times n} \left( \frac{C}{P} \right)^p$$

$L_{10h}$  = Lagerlebensdauer in Stunden [h] die von 90 % (100-10) gleicher Lager mit gleichartiger Belastung erreicht oder übertroffen wird.

$10^6$  = Anzahl Überrollungen die die Laufbahn ohne gravierenden Schaden übersteht

n = konstante Drehzahl [1/min]

- C = Tragzahl in [N], ein Wert der Lagerart und -grösse berücksichtig.
- p = Exponent der die Form der Wälzkörper berücksichtigt.

Analog der obigen Formel setze ich nun für den Kontakt zwischen Rad und Fahrbahn

$$Z = \frac{1}{60 \times n} \left( \frac{C}{F_{res}} \right)^p$$

- Z = rechnerischer Wert in [h]
- n = Raddrehzahl in [1/min]
- C = Wert für die Fahrbahntragfähigkeit in [N]
- F<sub>res</sub> = berechnete Kraft aus Fahrzeuggewicht und Antriebskraft am Rad
- <sup>p</sup> = Exponent, damit können die Kräfte am Rad mehr oder weniger gewichtet werden und man erreicht eine Spreizung der Werte

Zur Herleitung der einzelnen Terme

- n = Raddrehzahl in [1/min]
- Sie wird aus der Fahrgeschwindigkeit v in [km/h] und dem Raddurchmesser bestimmt.

$$n = \frac{v \frac{km}{h} \times 1000}{60 * d_{[m]} * \pi}$$

Fahrzeuggeschwindigkeit:

Aufgrund meiner Erfahrung über die letzten sieben Jahre mit meinem Auto ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 [km/h] angemessen.

Für LKW's und Lastenzüge im Cargo-Betrieb sind es wahrscheinlich 35 ... 40 [km/h], im Fernverkehr 55 ... 60 [km/h].

Raddurchmesser d in [m]

Jedem Motorfahrzeug ist als Werksempfehlung eine Reifengrösse zugeordnet, z.B. 195/55 R 16. Damit kann der Reifendurchmesser errechnet werden.

195 = Reifenbreite in [mm]

55 = Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite in [%]

16 = Felgendurchmesser in Zoll

Somit wird

$$d = \frac{(16["] \times 25.4[mm/"]) + (2 \times 195[mm] \times \frac{55}{100})}{1000}$$

- C = Wert für die Fahrbahntragfähigkeit in [N]

Hier ziehe ich Richtwerte der Verkehrslastklassen zu Hilfe. Laut TAZ-Standard der Stadt Zürich beträgt die äquivalente Verkehrslast TF für Verkehrslastklasse

T4 > 300 - 1000 Fahrzeuge pro Tag

T5 >1000 - 3000 Fahrzeuge pro Tag

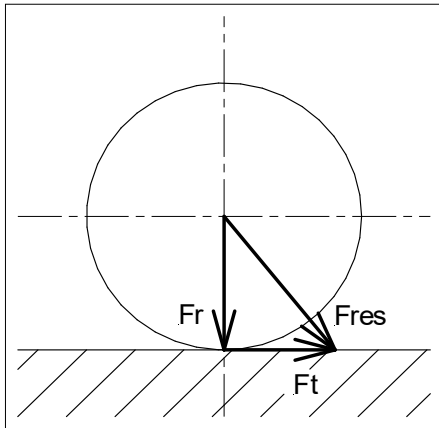
Als mittleren Wert lege ich 1000 Fahrzeuge pro Tag fest.

Als durchschnittliches Fahrzeuggewicht nehme ich 2000 [kg] => 20'000 [N] an.

Damit wird der Wert

- C = 20'000'000 [N]

### Kräfte am Rad eines Fahrzeuges



$F_r$  = Radiale Kraft aus Fahrzeuggewicht in [N]

$$F_r = \text{Fahrzeuggewicht in [kg]} \times 10$$

$F_t$  = Kraft am Rad aus Motorleistung, Radgröße und Drehzahl

$$F_t = \frac{P_{[kW]} \times 1000 \times 60}{d_{[m]} \times n_{[1/min]} \times \pi}$$

$F_{res}$  = berechnete Kraft aus Fahrzeuggewicht und Antriebskraft am Rad

$$F_{res} = \sqrt{F_r^2 + F_t^2}$$

Nun kann der Wert Z berechnet werden.

Für schwere und gut motorisierte Autos ergeben sich hohe Werte.

Für leichte und schwach motorisierte Autos ergeben sich tiefe Werte.

Zur Berechnung der Steuerbelastung muss der Kehrwert  $1/Z$  genommen werden.

Hinzu kommt die Berücksichtigung der jährlichen Fahrstrecke.

Die Meldung der jährlichen Fahrstrecke könnte beispielsweise mit der Bezahlung der Steuer erfolgen, indem im Mitteilungsbereich der Einzahlung der km-Stand des Fahrzeuges gemeldet werden muss. Stichproben sollen die Richtigkeit überprüfen. Falschangaben werden mit dem 20-fachen Steuerbetrag bestraft.

Als Standardwert gelten 15'000 Kilometer pro Jahr. [km/a]

Der Wegfaktor w wird somit

$$w = \frac{\text{Jährliche Fahrstrecke}}{15'000}$$

Mit einem zusätzlichen Umweltfaktor  $u_w$  könnte auch die Schädlichkeit der Abgase berücksichtigt werden.

Zur Wahrung der kantonalen Unabhängigkeit wird noch der Faktor k eingeführt.

Damit wird der Steuerbetrag StB in [CHF] berechnet zu:

$$StB_{[CHF]} = k \times w \times \frac{1}{Z}$$

Beispiele:

	Citroën C3 Picasso	Jeep Cherokee 2.2 TD
Fahrzeug-Typ:		
Motorleistung:	68 [kW]	147 [kW]
Fahrzeuggewicht:	1 811 [kg]	2 495 [kg]
Pneugrösse:	195/55 R 16	225/55 R 18
jährliche Fahrstrecke	15 000 [km]	15 000 [km]
Fahrzeugdomizil:	LU	LU
Radbreite:	195 [mm]	225 [mm]
Verhältnis:	55 [%]	55 [%]
Felgen-Ø:	16 ["]	18 ["]
Raddurchmesser:	d = 0.621 [m]	0.705 [m]
Raddrehzahl:	n = 427 [1/min]	376 [1/min]
radiale Radkraft:	Fr = 18 110 [N]	24 950 [N]
tangentiale Radkraft:	Ft = 4 896 [N]	10 584 [N]
Kraft am Rad:	Fres = 18 760 [N]	27 102 [N]
Tragzahl:	C = 20 000 000 [N]	20 000 000 [N]
Exponent:	p = 1.0000 [-]	1.0000 [-]
rechnerischer Wert:	Z = 0.04159	0.03267
Kehrwert:	1/Z = 24.04	30.60
Wegfaktor:	w = 1.00	1.00
Kantonsfaktor:	k = 14.97	14.97
Steuerbetrag:	StB = 359.94 [CHF]	458.15 [CHF]

Dieser Wert stimmt mit meiner Motorfahrzeug-Steuerrechnung überein

Dieser Wert wäre etwas höher als der tatsächliche von 425.-- Der wesentliche Anteil des Fahrzeuggewichtes geht heute nicht proportional in die Rechnung ein.



Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

**Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)**  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

**Romana Heuberger**  
Politik und Kommunikation  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

romana.heuberger@baumeister.ch

**Per E-Mail an:** [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)  
(PDF und Word-Datei)

Zürich, 4. Juli 2023

## **Stellungnahme zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2023 lädt das EFD interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betr. Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer». Gerne folgen wir diesem Aufruf.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz pro Jahr und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP) und bildet damit die Basis für weitere fünf Prozent der Wertschöpfung im Bauausbaugewerbe. Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

**Der SBV unterstützt eine antriebsneutrale Mobilitätspolitik, ist jedoch dezidiert gegen eine grossangelegte Umverteilung von Steuern aus dem motorisierten Individualverkehr zG des allgemeinen Finanzhaushalts.**

1. Der SBV steht jeder Art von neuen Steuern bzw. Steuererhöhungen grundsätzlich kritisch gegenüber – auch im Mobilitätsbereich.
2. Der SBV engagiert sich für eine antriebsneutrale Mobilitätspolitik. Dass Elektro-Autos im Import steuerlich gleichbehandelt werden sollen wie alle anderen Autos (inkl. Hybridfahrzeuge, Wasserstofffahrzeuge etc.) ist für uns nachvollziehbar. Die Aufhebung des Verzichts auf die Import-Steuer von Elektro-Autos wird von uns deshalb aus Gleichbehandlungsüberlegungen unterstützt.
3. Die Begründung der Wiedereinführung der geplanten Steuer ist jedoch nicht nachvollziehbar. Einerseits wird erwähnt, dass die neue Steuer zur nachhaltigen Finanzierung des NAF notwendig sei und andererseits werden dem NAF über eine temporäre Kürzung der Einlagen aus der Mineralölsteuer in gleicher Höhe Gelder wieder entzogen. Der SBV ist dezidiert gegen die geplante Kürzung der Einlagen in den NAF aus der Mineralölsteuer und fordert den Bundesrat auf, darauf zu verzichten.

### **Aufhebung der Import-Steuerbefreiung der Elektroautos wird unterstützt**

Für den SBV haben der bedarfsgerechte Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen und damit die nachhaltige Finanzierung des NAF sehr hohe Priorität. Aufgrund des Rückgangs der Automobilsteuer infolge Steuerbefreiung der Elektromobilität ist die Finanzierung des NAF mittelfristig gefährdet.

Durch die geplante Aufhebung des Verzichts auf die Importsteuer bei Elektroautos wird gemäss den aktuellen Importzahlen jährlich ein Beitrag von 100 bis 150 Mio. Franken dem NAF zufließen, was zur nachhaltigeren Finanzierung des NAF beiträgt und deshalb vom SBV begrüsst wird. Der SBV engagiert sich für eine antriebsneutrale Mobilitätspolitik des Bundes. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb z.B. Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb betr. Importsteuer anders behandelt werden sollen als Elektrofahrzeuge. Um die negativen Auswirkungen für die Autoimportbranche zu minimieren, unterstützen wir eine degressive Ausgestaltung der Steuerbefreiungsaufhebung.

### **Nachhaltigere Finanzierung des NAF – keine Kürzung der Einlagen aus der Mineralölsteuer**

Der NAF ist damit aber noch bei weitem nicht nachhaltig finanziert. Für den SBV ist klar, dass inskünftig die Besitzer von Elektrofahrzeugen einen massgeblicheren Beitrag zur Finanzierung des NAF und damit zum Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes leisten müssen. Einer entsprechenden Vorlage des Bundesrates sehen wir mit Spannung entgegen.

Umso stossender ist es, dass der Bundesrat die Wiedereinführung der Importsteuer zwar damit begründet, dass der NAF nachhaltiger finanziert werden soll, andererseits aber temporär die Einlagen aus der Mineralölsteuer in den NAF um ca. 10% kürzen will, um damit die allgemeine Bundeskasse zu entlasten. Mit diesem Vorgehen würden dem NAF etwa gleichviel Gelder vorenthalten, wie durch die Wiedereinführung der Importsteuer dazugewonnen werden soll. Es würde eine unnötige und grosse Umverteilung lanciert, aber kein Beitrag zur nachhaltigen Finanzierung des NAF geleistet. Der SBV ist deshalb dezidiert gegen die geplante Kürzung der Einlagen in den NAF aus der Mineralölsteuer und fordert den Bundesrat auf, darauf zu verzichten.

Für die Berücksichtigung unserer Argumente danken wir Ihnen im Voraus bestens.

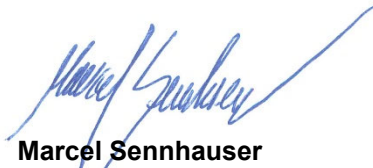
Gerne stehen wir Ihnen für weitere Anhörungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband SBV



**Bernhard Salzmann**  
Direktor



**Marcel Sennhauser**  
Leiter Politik und Kommunikation

Zürich, den 7. Juni 2023

Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit  
3003 Bern  
var@bazg.admin.ch



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch  
PC-Konto 80-3230-3

## STELLUNGNAHME ZUR VERNEHMLASSUNG

### Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Suter  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns gerne wie folgt zur Änderung der Automobilsteuerverordnung betreffend Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer.

**Die Schweizerische Energie-Stiftung SES befürwortet die Vorlage, regt aber eine energieeffizientere und klimafreundlichere Umsetzung an.**

Grundsätzlich befürwortet die Schweizerische Energie-Stiftung SES die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht angemessene Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerem Masse belasten als Verbrenner-Fahrzeuge, so sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und dem Aktivverkehr (z.B. Velo- und Fussverkehr) nach wie vor deutlich unterlegen. Deshalb ist eine Steuerbefreiung nicht mehr gerechtfertigt.

## Kommentare zu einzelnen Aspekten der Vorlage

### **Aufhebung der Zweckbindung der Automobilsteuer**

Wir begrüssen es, dass die zusätzlichen Einnahmen nicht vollumfänglich dem Nationalstrassenfonds zufließen, da im Gegenzug die Einlagen aus dem Mineralölsteuer-Zuschlag vorübergehend gekürzt werden. Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, so dass die Einnahmen der Automobilsteuer wie vor 2018 wieder vollständig in die allgemeine Bundeskasse fließen.

Begründung: Die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur soll über verbrauchsabhängige Abgaben sichergestellt werden. Daran sollen sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge beteiligen. In Anbetracht der Herausforderung, die

Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken, dürfen in Zukunft keine wesentlichen Ausbauten des Nationalstrassennetzes mehr erfolgen. Der Mittelbedarf des NAF wird daher in Zukunft sinken. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sowohl die Folgen der Klimaänderung als auch die Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu zusätzlichen Ausgaben beim allgemeinen Bundeshaushalt führen werden.

### **Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Fahrzeugpreis**

Anstatt des Fahrzeugpreises sollte der Energieverbrauch eines Fahrzeugs in kWh/km<sup>1</sup> unabhängig von der Antriebstechnologie als Grundlage für die Besteuerung angewandt werden. Der Steuertarif pro kWh könnte so festgelegt werden, dass ein angestrebtes Einnahmenniveau erreicht wird (z.B. 350 Mio. Franken, welche dem Mittelwert der Einnahmen aus der Automobilsteuer der Jahre 2019 bis 2021 entsprechen<sup>2</sup>).

Begründung: Mit regelmässigen Anpassungen des Steuersatzes könnte das erwünschte Einnahmenniveau auch dann erhalten bleiben, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge stark ansteigt und damit die Energieeffizienz der in der Schweiz verkauften Autos steigt. Gleichzeitig würde damit auch ein steuerlicher Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Der Steuerbetrag für ein Verbrenner-Fahrzeug wäre bei diesem Modell aufgrund des höheren Verbrauchs höher als jener eines vergleichbaren Elektroautos. Auch würden verbrauchsstarke Elektroautos stärker besteuert als sparsame Modelle. Die Besteuerung der Autos nach Energieverbrauch verhindert, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung bremsend auf die Marktentwicklung von Elektroautos wirkt. Ein weiterer Vorteil wäre, dass damit ein Anreiz gesetzt wird, effizientere Elektroautos zu kaufen. Dies kann dazu beitragen, den Anstieg des Stromverbrauchs durch die Elektromobilität zu bremsen.

Wir bedanken uns noch einmal für die Gelegenheit, uns zur Vorlage einbringen zu können, und bitten um eine Berücksichtigung unserer Anträge.

Bei Rückfragen stehen wir gerne für Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Thomas Wälchli  
Leiter Fachbereich Energiesuffizienz und Klima

---

<sup>1</sup> respektive Benzinäquivalent in l/100km – ein Wert, der für alle zugelassenen Modelle berechnet wird

<sup>2</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>



[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

**PUSCH**  
**Praktischer Umweltschutz**  
Hottingerstrasse 4  
Postfach  
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11  
Direkt +41 44 267 44 77  
[susanne.rutz@pusch.ch](mailto:susanne.rutz@pusch.ch)  
[www.pusch.ch](http://www.pusch.ch)

Zürich, 5. Juli 2023

**Stellungnahme der Stiftung Pusch zur Änderung der  
Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von  
der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung.

Grundsätzlich befürwortet die Stiftung Pusch die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerem Masse belasten als Verbrenner-Fahrzeuge, so sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität deutlich unterlegen.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz  
Projektleiterin Energie und Klima



## **Kommentare zu spezifischen Punkten**

### **Aufhebung der Zweckbindung der Automobilsteuer**

Wir begrüssen es, dass die zusätzlichen Einnahmen nicht vollumfänglich dem Nationalstrassenfonds zufließen, da im Gegenzug die Einlagen aus dem Mineralölsteuer-Zuschlag vorübergehend gekürzt werden. Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, so dass die Einnahmen der Automobilsteuer wie vor 2018 wieder vollständig in die allgemeine Bundeskasse fließen.

Die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur soll über verbrauchsabhängige Abgaben sichergestellt werden. Daran sollen sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge beteiligen. In Anbetracht der Herausforderung, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken, dürfen in Zukunft keine wesentlichen Ausbauten des Nationalstrassennetzes mehr erfolgen. Der Mittelbedarf des NAF wird daher in Zukunft sinken. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sowohl die Folgen der Klimaerhitzung als auch die Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu zusätzlichen Ausgaben beim allgemeinen Bundeshaushalt führen werden.

### **Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Fahrzeugpreis**

Anstatt des Fahrzeugpreises sollte der Energieverbrauch eines Fahrzeugs in kWh/km (respektive Benzinäquivalent in l/100km – ein Wert, der für alle zugelassenen Modelle berechnet wird) unabhängig von der Antriebstechnologie als Grundlage für die Besteuerung angewandt werden. Der Steuertarif pro kWh könnte so festgelegt werden, dass ein angestrebtes Einnahmenniveau erreicht wird (z.B. 350 Mio. Franken, welche dem Mittelwert der Einnahmen aus der Automobilsteuer der Jahre 2019 bis 2021 entsprechen<sup>1</sup>). Mit regelmässigen Anpassungen des Steuersatzes könnte das erwünschte Einnahmenniveau auch dann erhalten bleiben, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge stark ansteigt und damit die Energieeffizienz der in der Schweiz verkauften Autos steigt. Gleichzeitig würde damit auch ein steuerlicher Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Der Steuerbetrag für ein Verbrenner-Fahrzeug wäre bei diesem Modell aufgrund des höheren Verbrauchs höher als jener eines vergleichbaren Elektroautos. Auch würden verbrauchsstarke Elektroautos stärker besteuert als sparsame Modelle. Die Besteuerung der Autos nach Energieverbrauch verhindert, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung bremsend auf die Marktentwicklung von Elektroautos wirkt. Ein weiterer Vorteil wäre, dass damit ein Anreiz gesetzt wird, effizientere Elektroautos zu kaufen. Dies kann dazu beitragen, den Anstieg des Stromverbrauchs durch die Elektromobilität zu bremsen.

---

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

Madame la Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter  
Département fédéral des Finances DFF

3003 Bern

Envoi électronique : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Berne, le 7 juillet 2023

## **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto)**

### ***Prise de position de routesuisse***

---

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames et Messieurs,

Le projet cité en titre a été mis en consultation et touche aux intérêts des membres de notre association. Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position.

### **Remarques générales**

Avec ce projet d'ordonnance, le Conseil fédéral souhaite supprimer l'exonération de l'impôt automobile dont bénéficient les véhicules électriques (c'est-à-dire fonctionnant exclusivement avec une batterie ou une pile à combustible). Cet impôt qui s'élève à 4% de la valeur du véhicule est prélevé une fois lors de l'importation (ou de la fabrication) en Suisse. Il vise les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers jusqu'à 1'600 kg.

En parallèle, le Conseil fédéral veut temporairement détourner du FORTA la part de 10% de l'impôt sur les huiles minérales (soit environ 150 millions de francs), qui est « en règle générale » affectée au FORTA selon la Constitution.

Conformément au principe de neutralité technologique de l'Etat, la suppression de l'exonération de l'impôt automobile pour les véhicules électriques doit être envisagée à terme. Cette taxation ne répondant toutefois pas à un besoin financier immédiat, la question est plutôt de définir les conditions et modalités d'entrée en vigueur, afin que cette taxation puisse être réintroduite sans engendrer d'effets négatifs.

## Remarques détaillées

### Impôt automobile

routesuisse peut soutenir une suppression progressive de l'exonération dont bénéficient les véhicules électriques, si les conditions et modalités suivantes sont remplies :

1. Le Conseil fédéral renonce à détourner la part de 10% du produit de l'impôt sur les huiles minérales ; celle-ci demeure pleinement affectée au FORTA tel que prévu par la Constitution. Il n'est pas acceptable d'augmenter la charge fiscale pesant sur les usagers de la route pour financer indirectement d'autres tâches fédérales. routesuisse rejette fermement cette nouvelle subvention transversale pour les raisons évoquées ci-dessous.
2. L'imposition est décidée et annoncée suffisamment à l'avance, afin que les acteurs du marché puissent adapter leurs prix et commandes à temps. Il s'agit ici de tenir compte des délais de livraisons sensiblement plus longs depuis quelques années. Au besoin, le Conseil fédéral peut prévoir une exonération transitoire pour les véhicules commandés avant l'annonce officielle et livrés après l'entrée en vigueur.

### Recettes affectées au FORTA

routesuisse s'oppose fermement au détournement de recettes affectées au FORTA, à savoir la part de 10% des recettes issues de l'impôts sur les huiles minérales. Si la Confédération augmente un prélèvement affecté, les recettes supplémentaires doivent contribuer intégralement à l'objectif visé. Il est donc absolument inacceptable de demander aux automobilistes de contribuer davantage au financement de l'infrastructure via l'imposition des véhicules électriques, tout en puisant dans le fonds pour financer d'autres tâches via le budget général. Ce détournement s'apparente par ailleurs à une nouvelle subvention transversale puisque dans le même temps des contributions à fonds perdus supplémentaires sont prévues en faveur du rail, pour un montant approximativement équivalent. La flexibilité concernant l'affectation de cette part a été pensée pour garantir le financement des autres tâches routières via le financement spécial « circulation routière » si les besoins de l'infrastructure sont couverts. En revanche, il serait contraire à la volonté de la population de profiter de cette marge de manœuvre pour affaiblir le FORTA, ceci alors que le financement des projets adoptés par le Parlement n'est pas assuré à moyen terme et que de nouvelles taxes seront nécessaires.

\*\*\*\*\*

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

**routesuisse – Fédération routière suisse FRS**



Olivier Fantino  
Directeur



## Eidgenössisches Finanzdepartement EFD Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG

Als PDF und als Word per E-Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2023  
[mario.marti@suisse-ing.ch](mailto:mario.marti@suisse-ing.ch) | T 031 970 08 88

### Stellungnahme der suisse.ing zur Änderung der Automobilsteuerverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Revision der Automobilsteuerverordnung danken wir Ihnen.

#### **Die suisse.ing lehnt die Änderung der Automobilsteuerverordnung ab.**

Der Verband suisse.ing setzt sich für Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Lösungen im Bauwesen ein. Neben dem Gebäudepark und der Infrastruktur steckt auch in der Mobilität ein grosses Potential für die weitere Reduktion des ökologischen Fussabdruckes der Schweiz.

Durch unsere Fachkenntnisse und Erfahrungen im Bauwesen sind wir der Überzeugung, dass die Verkehrswende nicht allein durch den Ausbau ökologischer Verkehrsträger und deren Infrastrukturen erreicht werden kann. Es braucht eine smarte, kombinierte und intelligente Mobilitätsstrategie und eine 100-prozentige Dekarbonisierung aller Verkehrsträger. Beim Motorisierten Individualverkehr steht aufgrund der aktuell marktfähigen Technologien eine Elektrifizierung im Vordergrund und muss daher weiter hohe Priorität geniessen.

Mit der vorgesehenen Änderung würden falsche Anreize gesetzt, denn die neue Automobilsteuerverordnung arbeitet obengenannten Zielen direkt entgegen. Die Abschaffung der Vorteile für Elektrofahrzeuge dient einzig dem Ziel, die Bundeseinnahmen zu erhöhen und berücksichtigt die Umweltaspekte zu wenig oder gar nicht. Dies ist eine kurzfristige Denkweise, die so nicht nachhaltig ist.

In Angesicht des nach wie vor geringen Anteils der Elektromobilität am Gesamtfahrzeugbestand (gemäss BFS 2022 unter 2.5 Prozent) ist es verfrüht, die Anreize für die Elektromobilität bereits per Anfang 2024 aufzuheben. Auch im Hinblick auf die Tatsache, dass die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor im Steigen begriffen sind anstatt wie durch das unterschriebene Pariser Klimaabkommen gefordert zu sinken, kommt die Änderung zum falschen Zeitpunkt.

Schlimmer noch, würde mit einer Steuererhebung von 4 Prozent auf dem Importpreis eine Benachteiligung der Elektrofahrzeuge herbeigeführt, da diese in der Anschaffung durchschnittlich immer (noch) teurer sind als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Das Vorgehen des Bundes ist zudem nicht kohärent. So plant der Bundesrat gemäss der Botschaft zum revidierten CO2-Gesetz und Medienberichten dazu vom April 2023 eine Förderung von Ladestationen in dreistelliger Millionenhöhe. Im Ergebnis plant der Bund also gleichzeitig wichtige Anreize für den Umstieg auf Elektromobilität an der einen Stelle abzubauen und an anderer Stelle wieder auszubauen. Es entsteht der Eindruck, dass eine einheitliche, kohärente Strategie fehlt.

Irritierend ist zuletzt der Umstand, dass die Änderung der Automobilsteuerverordnung mit der finanziellen Sicherung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds begründet wird. Mit der Unterstützung des Bundesrates für den Ausbau von nationalen Strassenprojekten (wie beispielsweise der durchgehenden Erweiterung der A1 auf sechs Spuren) zeigt er wenig finanzielle Bedenken beim Ausbau von Strassenprojekten und anderen Vorhaben. Eine Sicherung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds darf nicht einseitig auf Kosten der Anreize für Elektromobilität erfolgen.

Abschliessend halten wir fest, dass auch suisse.ing in der langen Frist einer verursachergerechten, kostendeckenden Mobilitätsfinanzierung unbedingt gelegen ist. Diese ist aber erstens zeitlich mit den Erfordernissen der Energiewende im Verkehrsbereich abzustimmen und zweitens nicht in Form einer simplen Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu erreichen, sondern in einer intelligenten, leistungsabhängigen Verkehrsabgabe wie Mobility Pricing.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

**suisse.ing**

Der Präsident



Andrea Galli  
MSc Civil Eng ETHZ

Der Geschäftsführer



Dr. Mario Marti  
Rechtsanwalt

#### **Die Vereinigung suisse.ing**

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen suisse.ing vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmungen mit gut 15 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,5 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmungen der suisse.ing sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist suisse.ing der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

swisscleantech | Limmatstrasse 183, CH-8005 Zürich

Eidgenössisches Finanzdepartement

per E-Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Dienstag, 11. Juli 2023

# Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage Änderung der Automobilsteuerverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung Stellung nehmen zu können.

Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit einem Fokus auf Klima- und Energiepolitik setzt sich swisscleantech schon seit über 10 Jahren für eine CO<sub>2</sub>-freie Mobilität ein. Dazu gehört, dass der Autoverkehr möglichst rasch elektrifiziert werden muss. Hier stimmen Entwicklungen bei den Neuzulassungen optimistisch. Jedoch zeigen die Emissionen im Verkehr, welche weiter auf hohem Niveau stagnieren, dass bei der Dekarbonisierung noch viel Handlungsbedarf besteht. Um die Entwicklung weg vom Verbrenner- und hin zum Elektroauto mit gezielten Anreizen weiterhin zu beschleunigen, sprechen wir uns einerseits für eine stufenförmige Einführung der Besteuerung von Elektroautos, andererseits für eine befristete Erhöhung der Importsteuer auf Verbrenner-Autos aus.

## Stufenförmige Einführung der Besteuerung von Elektroautos

Mit der Aufhebung von Artikel 1 Abs. 1 und 3 AStV werden Elektroautomobile innerhalb sehr kurzer Frist ab dem 1. Januar 2024 zum normalen Steuersatz von 4 Prozent gemäss Artikel 13 AStG steuerpflichtig. Diese unmittelbare Einführung trägt der Tatsache nicht Rechnung, dass die Rahmenbedingungen für die stärkere Verbreitung von Elektroautos noch nicht gegeben sind:

- Es ist davon auszugehen, dass die kommenden Elektroautomodelle in tieferen Preissegmenten als bisher auf den Markt kommen werden. Hier sind Käufer\*innen deutlich preissensitiver. Eine Importsteuer ab 2024 birgt die

Gefahr, dass potenzielle Käufer von Elektroautos sich trotzdem für ein Verbrenner-Auto entscheiden – eine aus klimapolitischer Sicht unerwünschte Folge, welche die Dekarbonisierung der Mobilität um mehrere Jahre verschleppen wird, da Investitionszyklen bei Automobilen bei rund 5 - 10 Jahren liegen. Das gilt speziell für die Elektrifizierung von Firmenflotten. Wie Mitglieder von swisscleantech vermelden, besteht mit einer zu raschen Einführung die Gefahr, dass Unternehmen geplante Umstellungen von Firmenflotten verschieben.

- Die Schweiz kennt kein «Recht auf Laden». Dies ist vor allem für Mieter\*innen und Stockwerkeigentümer\*innen problematisch, die sich ein Elektroauto anschaffen möchten, jedoch nicht beeinflussen können, ob Ladestationen bei ihnen in der Garage installiert werden. Und solange das Laden an Schnellladestationen teurer ist als in der Garage, schrumpft der Preisvorteil des Ladens gegenüber dem Tanken signifikant. Dies hat wiederum negative Folgen für den Gesamtkosten-Vergleich zwischen Verbrenner- und Elektroauto.

Aus Sicht von swisscleantech sind das nur zwei Beispiele dafür, wo die regulatorischen Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um für gleich lange Spiesse zwischen Verbrenner- und Elektroautos zu sorgen.

Nichtdestotrotz muss sich auch der elektrisch betriebene Autoverkehr an der Finanzierung der von ihm benutzten Infrastruktur beteiligen. Zudem ist mittelfristig generell mit verbesserten Rahmenbedingungen zu rechnen. Vor diesem Hintergrund spricht sich swisscleantech für eine stufenförmige Einführung der Autoimportsteuer aus, wobei die anvisierte Höhe von 4% in 1%-Schritten erreicht werden soll. Wir regen an, diese ab 2025 einzuführen – dem Jahr, in dem voraussichtlich Preisparität zwischen Elektro- und Verbrenner-Autos erreicht wird.

## **Ergänzende Massnahmen zur Deckung des Defizits**

Berechtigterweise hält das Finanzdepartement fest, dass durch die Steuerbefreiung ein Defizit im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) entsteht. Wir erachten die zügige Umsetzung insbesondere der Projekte im Agglomerationsverkehr als ausgesprochen wichtig. Mit der stufenförmigen Einführung der Steuer auf Elektroautos wäre das erwartete Defizit deutlich tiefer als die zwei bis drei Milliarden Franken, die bei einer Fortführung der Steuerbefreiung für die Jahre 2024 bis 2030 fehlen würden. Trotzdem entsteht damit ein höheres Defizit also bei einer direkten Einführung der Steuer ab 2024. swisscleantech regt daher an, dass zum Ausgleich des entstehenden Defizits ergänzende Massnahmen umgesetzt werden.

Ein möglicher Vorschlag wäre eine temporäre Erhöhung der Importsteuer auf Verbrenner-Autos. Die Höhe der Importsteuer auf Verbrenner-Autos könnte dabei so festgelegt werden, dass das prognostizierte Defizit kompensiert wird. Ein konstanter Steuersatz für die befristete Übergangsphase wäre am effektivsten. Die Steuer auf Verbrenner-Autos sollte dann wieder auf 4% gesenkt werden, sobald die Steuer auf Elektroautos 4% erreicht hat.

Diese befristete, differenzierte Besteuerung hat den positiven Nebeneffekt eines finanziellen Anreizes zugunsten des raschen Umstiegs auf die Elektromobilität. Wenn

die Importsteuer auf Elektroautos 4% erreicht und die Steuer auf Verbrenner-Autos wieder auf 4% gesenkt wird, entfällt dieser Anreiz. Dies ist aus Sicht von swisscleantech richtig, weil für die nächsten Jahre von signifikanten Preissenkungen bei Elektroautos ausgegangen wird. Dadurch werden mittelfristig zusätzliche finanzielle Anreize zugunsten der Elektromobilität nicht mehr notwendig sein.

## Entwicklungen EU

Grundsätzlich müssen bei Fragen zur Sicherung der langfristigen Finanzierung des NAF die Entwicklungen in der EU mitberücksichtigt werden. Denn der Entscheidung der EU, den Import von Verbrenner-Autos ab 2035 zu verbieten, wird unweigerlich Konsequenzen für die Schweiz haben. Mittelfristig wird es demnach eine nachhaltige Lösung brauchen, damit der NAF weiterhin finanziert wird. Es gilt jedoch zu beachten, dass allfällige Anpassungen die Verbreitung der Elektromobilität nicht bremsen.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung der Anliegen im Sinne einer Steuerpolitik, die den Wandel hin zur CO<sub>2</sub>-freien Mobilität fördert.



Dr. Christian Zeyer  
Co-Geschäftsführer



Gregory Germann  
Mobilität



Eidgenössischen Finanzdepartements EFD  
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
per eMail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Bern, 10.07.2023

## Änderung der Automobilsteuerverordnung: Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage von Swiss eMobility

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank zur Einladung am Vernehmlassungsverfahren. Als Elektromobilitätsverband der Schweiz setzen wir uns für die raschmögliche Elektrifizierung unserer Mobilität ein und nehmen gerne zur vorgesehenen Verordnungsänderung Stellung.

**Swiss eMobility lehnt die vorgeschlagene Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer klar ab.** Die damit verbundene Verteuerung der Elektroautos verzögert die bereits eingebremste Marktentwicklung weiter, beeinträchtigt den erwünschten Absenkpfad der Flottenemissionen signifikant und stellt sich diametral gegen die vom UVEK initiierten und von den Marktakteuren unterstützten Ziele der Roadmap Elektromobilität. Der Vorschlag will in kürzester Frist die einzige Bundesfördermassnahme aufheben, während verbesserte und nicht monetäre Rahmenbedingungen noch immer auf sich warten lassen. Schon jetzt weist die Schweiz die europaweit schlechteste Ausgangslage für die weitere Marktentwicklung auf. Bei der Elektrifizierung des Strassenverkehrs fällt die Schweiz deshalb kontinuierlich zurück. Dieser Trend würde sich mit der Aufhebung der Steuerbefreiung weiter akzentuieren.

### Begründung

Die Entwicklung der Elektroautos bei den Neuverkäufen verlief in den letzten Jahren positiv, **die Marktdurchdringung ist jedoch kein Selbstläufer.** Der Markteintritt der Elektromobilität erfolgte über Fahrzeuge in den oberen Preissegmenten. Die Käuferschaft dieser Produkte verfügt über hohe Kaufkraft und besitzt oftmals ein Eigenheim und somit günstige Voraussetzungen für die Installation von Heimpladestationen.

In den nächsten Monaten kommen zahlreiche Elektroautos auf den Markt, welche sich an eine preissensitivere Kundschaft richtet. Durch den europaweit höchsten Mieter- und Stockwerkeigentumsanteil ist der Ausbau des so wichtigen privaten Ladenetzes bei uns am schwierigsten. Die Marktdurchdringung der Elektromobilität in tiefere Preissegmente hat deshalb in der Schweiz einen schweren Stand. Viele Europäische Staaten haben bereits einen Rechtsanspruch zur Installation von Heimpladestationen, wir hingegen nicht. Durch einen noch grösserer Preisunterschied zwischen elektrischen und fossilen Fahrzeugen wird der Umstieg zur Elektromobilität weiter erschwert.

Die Elektrifizierung der Betriebsflotten gilt international als wichtiger Treiber für die Elektromobilität. In der Schweiz wurde der Nachteil bei der Besteuerung des Privatanteils von Dienstwagen nach wie vor nicht beseitigt. Diese Abgabe berechnet sich auf dem Neupreis des Fahrzeuges. Je höher der Kaufpreisunterschied, desto mehr Steuern werden fällig und desto weniger Personen entscheiden sich für ein elektrisches Firmenauto. Auch hier verfügen wir im Europäischen Vergleich über unterdurchschnittliche Voraussetzungen für die Marktentwicklung.

Kontakt: [krispin.romang@swiss-emobility.ch](mailto:krispin.romang@swiss-emobility.ch) – 058 510 57 91  
Swiss eMobility Weltpoststrasse 5 3015 Bern

Der Bundesrat hat mit der angedrohten Einschränkung von Elektroautos im Falle einer Strommangellage das derzeitige Vertrauen in die Elektromobilität massiv beeinträchtigt. In den vergangenen Jahren sind die Akzeptanzwerte stets gestiegen, seit dem Gesetzesvorschlag sind die jedoch rückläufig.

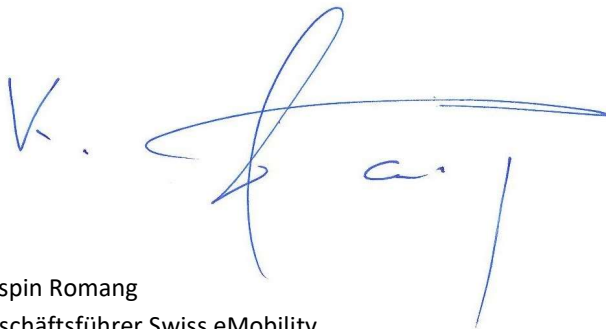
Zusammengefasst befindet sich die Elektromobilität in einer anspruchsvollen Entwicklungsphase. Die vorgesehene Einführung der Autoimportsteuer für Elektroautos erschwert den so dringend benötigten Anstieg vollelektrifizierter Fahrzeuge bei den Neuverkäufen. Die Emissionen im Verkehr stagnieren auf hohem Niveau, die Ausgangslage bei den Heimladestationen ist schlecht. In Anbetracht dieser Umstände müsste der Markt bedeutend mehr unterstützt und gefördert werden als bis anhin. Demgegenüber plant der Bundesrat die einzig nationale Fördermassnahme einzustellen, dies in kürzester Frist und vor der Erreichung des vom Bund initiierten Ziels für 2025. Wir geben zudem zu bedenken, dass die Autoimporteure bei Model- und Preisplanung nicht auf solch kurzfristige, preisrelevante Ordnungsrevisionen reagieren können. Die Vorlaufzeit bei den Neufahrzeugen beträgt in der Regel mindestens 18 Monate für solche Änderungen.

## Position Swiss eMobility

Unter Berücksichtigung von Klima-, Emissions-, Energieeffizienzzielen, den wirtschaftlichen Interessen des Elektromobilitätsmarktes wie auch der auf fossilfreie Mobilität umstiegswilligen Bevölkerung soll auf **die Aufhebung von Artikel 1 Abs. 1 und 3 AStV und somit die Einführung der Autoimportsteuer für Elektroautos verzichtet werden. Ab der Erreichung der in der Roadmap Elektromobilität festgelegten Ziele** - 1.) 50% Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen, 2.) 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen und 3.) nutzerfreundlich und netzdienlich laden, zu Hause, Am Arbeitsplatz und unterwegs - schlagen wir **eine stufenförmige Einführung in 1%-Schritten** vor.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen und für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse



Krispin Romang  
Geschäftsführer Swiss eMobility



## **Antwort zur Vernehmlassung „Änderung der Automobilsteuer – Verordnung“**

Die Auto-Steuer von vier Prozent ist für den Kaufentscheid pro oder contra Elektroauto schlicht nicht relevant! Der Dacia Spring als derzeit günstigstes Elektroauto kostet mich als Endverbraucher rund zwanzig Tausend Franken. Durch die Importsteuer erhöht sich der Preis um weniger als achthundert Franken. Ein vergleichbarer Verbrenner ist mehrere Tausend Franken günstiger. Das gilt auch für höhere Preiskategorien – und bei knapperem Budget fällt die Wahl ohnehin eher auf eine Occasion.

### **Entsprechend wird die Änderung der Verordnung unterstützt.**

**Anmerkung 1:** Das Haupthindernis auf dem Weg in die Elektromobilität liegt anderswo, nämlich in der immer noch ungenügenden Vorbereitung in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern. Noch immer wird der Wunsch von Mieterinnen und Mietern nach einer Ladestation von den Verwaltungen oft abgelehnt, beziehungsweise entsprechende Anträge fallen an Miteigentümersammlungen durch. Hier kann die öffentliche Hand unterstützen: einige Gemeinde-, Kantons- oder Bundes-Franken an eine Grundinstallation „SIA 2060 C1 Power to Garage“ können entsprechende Entscheide durchaus positiv beeinflussen. Sichtbarster Teil ist das Flachkabel vor oder über sämtlichen Abstellplätzen und es zeigt auf, dass eine Ladestation bei Bedarf innert nützlicher Frist und zu moderaten Kosten installiert ist. Unter dieser Voraussetzung werden sich alle, die sich mit einer Anschaffung beschäftigen, ein Elektroauto zumindest überlegen.

**Anmerkung 2:** Die Subventionierung von Grundinstallationen ist nach meiner Auffassung die einzig wirklich wirksame Fördermassnahme, da sie eine **Breitenwirkung** hat. Die meisten übrigen Massnahmen (direkte Kauf-Subvention, Erlass der kantonalen Automobilsteuer usw.) begünstigen immer nur Einzelne. Die verfügbaren Gelder sollten deshalb zielgerichtet für diese Massnahme eingesetzt werden.

**Anmerkung 3:** Elektroautohalterinnen und Elektroautohalter benötigen bekanntlich keinen flüssigen Treibstoff benötigen und deshalb von den entsprechenden Abgaben befreit. Auch diese Ungerechtigkeit müsste nach meiner Auffassung eliminiert und durch ein einfaches, fahrleistungsabhängiges System ersetzt werden. Einfachste Variante: jährliche **Selbstdenkulation** der gefahrenen Kilometer. Was bei der Steuererklärung funktioniert muss auch hier möglich sein.

**sympacharge.gmbh**

Urs Salvisberg





**Touring Club Suisse**  
Chemin de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

**Peter Goetschi**  
Président central  
Tél. +41 58 827 27 11  
[peter.goetschi@tcs.ch](mailto:peter.goetschi@tcs.ch)

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame la Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter  
Cheffe du Département fédéral des finances (DFF)  
3003 Berne

Envoi électronique : [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Vernier/Genève, le 10 juillet 2023

## **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles Suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques**

### **Position du Touring Club Suisse (TCS)**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet.

La modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles porte sur la suppression, au 1er janvier 2024, de l'exonération fiscale dont les véhicules automobiles purement électriques bénéficient à l'heure actuelle. Pour le Conseil fédéral, cette suppression doit permettre d'une part de stopper les pertes fiscales liées à l'impôt automobile, susceptibles de nuire à l'alimentation du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). D'autre part, l'apport de recettes supplémentaires dans le FORTA doit aussi permettre au Conseil fédéral de prélever les 10% de la taxe sur les huiles minérales (affectés en règle générale au FORTA) au profit de la caisse générale de la Confédération, ceci dans le but d'alléger le déficit structurel qui se présente.

Pour justifier sa proposition de modification d'ordonnance, le Conseil fédéral fait savoir qu'il n'est plus nécessaire d'encourager la mobilité électrique par la voie d'une exonération, cette forme de mobilité étant désormais à même de s'imposer sans mesure d'encouragement. A l'appui de cet argument, il avance la forte proportion des immatriculations de véhicules électriques et le rapprochement des prix d'achat des véhicules conventionnels et électriques.

### **Remarque introductive**

À la suite de l'examen du projet du Conseil fédéral, le TCS est d'avis qu'il convient de dissocier la question de la suppression de l'exonération fiscale des véhicules électriques de celle de la ponction des 10% de la taxe de base sur les huiles minérales dans le FORTA. En effet, dans le premier cas, il s'agit de la suppression d'une exonération d'un impôt et dans le deuxième cas d'une réaffectation d'une taxe existante. Les deux cas répondent ainsi de conditions bien différentes.

## **Suppression de l'exonération fiscale accordée aux véhicules électriques**

Le TCS approuve en principe la suppression de l'exonération fiscale des véhicules électriques. Cependant, il semble indispensable que cette suppression ne se fasse pas dans la précipitation, mais selon une planification réfléchie et adaptée. Pour les consommateurs, l'acquisition d'une nouvelle voiture est une transaction importante, portant par ailleurs sur un objet avec des délais de livraison de plusieurs mois. Il est important qu'un tel achat, aussi en ce qui concerne les coûts, puisse être planifié.

A cela s'ajoute l'importance de l'électromobilité pour atteindre les objectifs ambitieux de la politique climatique. Certes, la part des nouvelles immatriculations de véhicules électriques a nettement augmenté, mais elle reste faible par rapport à l'ensemble du parc automobile.

Dans ces conditions, l'importance de l'exonération de l'impôt sur les véhicules automobiles pour les véhicules électriques est à souligner. Partant, nous estimons une introduction au 1<sup>er</sup> janvier 2024 comme précipitée et préconisons une introduction légèrement différée.

## **Prélèvement des 10% de la taxe sur les huiles minérales au profit de la caisse générale**

Le TCS s'oppose au prélèvement des 10% de la taxe sur les huiles minérales au profit de la caisse générale, alors que ceux-ci sont censés alimenter en principe le fonds FORTA. En dépit de la bonne santé apparente de ce fonds, il faut rappeler que les réserves accumulées sont aussi liées à des crédits d'engagements d'ores et déjà votés par le Parlement (goulets d'étranglement, augmentation des capacités, grands projets), qu'il conviendra d'honorer le moment venu.

Par ailleurs, il convient de prendre en considération qu'à l'inverse du Fonds FORTA, le Financement spécial de la circulation routière (FSCR) a vu son solde baisser de 672 millions en 2019 à 385 millions en 2022. Compte tenu de cette évolution, on peut s'attendre à ce que le financement spécial se rapproche des chiffres rouges durant ces prochaines années et qu'il devienne ainsi nécessaire de détourner les recettes de l'impôt automobile du FORTA au profit du FSCR, comme le prévoit l'actuelle constitution fédérale.

Or, si le FORTA devait perdre à court terme l'impôt automobile au profit du FSCR et les 10% de la taxe de base au bénéfice de la caisse générale, il s'ensuivrait une perte cumulée de près de 600 millions de francs par an qui menacerait rapidement non seulement la réalisation des projets déjà décidés, mais également l'existence même du FORTA. Car les moyens manquants ne pourraient être compensés ni par la hausse de 4 centimes du prélèvement sur les carburants, ni par la taxe de substitution sur les véhicules électriques qui ne devrait intervenir que vers 2030 et se limiter à compenser la perte de recettes sur les huiles minérales.

## **Conclusion**

Pour résumer, et à titre de conclusion, le TCS invite la Confédération à procéder à la suppression de l'exonération fiscale des voitures électriques de façon réfléchie et adaptée afin de permettre au marché, côté vendeur et acheteur, de se préparer au changement. D'autre part, compte tenu des perspectives d'évolution du FORTA, il demande de renoncer au prélèvement des 10% de la taxe sur les huiles minérales, en règle générale affectés au FORTA, au profit de la caisse générale.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

**Touring Club Suisse**

Peter Woetschi  
*Président central*

St.Gallen, 5. Juli 2023

Stellungnahme der Umweltfreisinnigen St.Gallen zur

**Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Änderung der Automobilsteuerverordnung Stellung nehmen zu dürfen.

Die Umweltfreisinnigen St.Gallen befürworten diese Vorlage, resp. die Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer und zwar aus folgenden Gründen:

- Diese Steuerbefreiung war als Anschubförderung gedacht. Die Entwicklung hin zur Elektromobilität ist mittlerweile mehr als „angeschoben“.
- Die Automobilsteuer dient der Finanzierung des NAF im Sinne einer verursachergerechten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Infrastruktur wird durch Elektrofahrzeuge belastet.
- Auch Elektrofahrzeuge haben mit Ressourcenverbrauch, Platzbedarf und anderen Umweltaspekten einen nicht unwesentlichen ökologischen Fussabdruck.

Wir befürworten Anschubfinanzierungen (in diesem Fall in Form eines Steuererlasses) für umweltfreundliche Technologien sehr. Das Versprechen der zeitlichen Befristung, die mit einer Anschubfinanzierung einhergeht, muss aber eingehalten werden. Ansonsten dürften es künftige, sinnvolle Anschubfinanzierungen schwer haben, politische Mehrheiten zu finden, da immer befürchtet werden muss, dass die Massnahme nicht befristet ist, bzw. immer wieder verlängert wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

*R. Lüchinger*  
Umweltfreisinnige St.Gallen  
Raphael Lüchinger, Präsident

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Frau Bundesrätin Keller-Suter  
Bundesgasse 3  
CH-3003 Bern

Eingabe per E-Mail: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Wohlen, 12. Juli 2023

## **Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer: Stellungnahme VFAS**

### **Eingabe von:**

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz  
Bremgarterstrasse 75  
5610 Wohlen  
Telefon 056 619 71 32  
[info@vfas.ch](mailto:info@vfas.ch)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Mit Schreiben vom 05. April 2023 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement EFD ein, zu einer Änderung der Automobilsteuerverordnung im Rahmen der Haushaltsbereinigung Stellung zu nehmen.

Obwohl die Mitglieder des VFAS mit Ihren Direkt- und Parallelimporten – nebst auto schweiz – zu den einzigen Gewerblichen Importeuren zählen, wurde der Verband nicht als offizieller Adressat aufgeführt, was uns sehr erstaunt. Gerne stellen wir Ihnen unseren Verband einleitend kurz vor, wir würden uns ebenfalls über einen bilateralen Austausch mit Ihnen freuen.

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich der



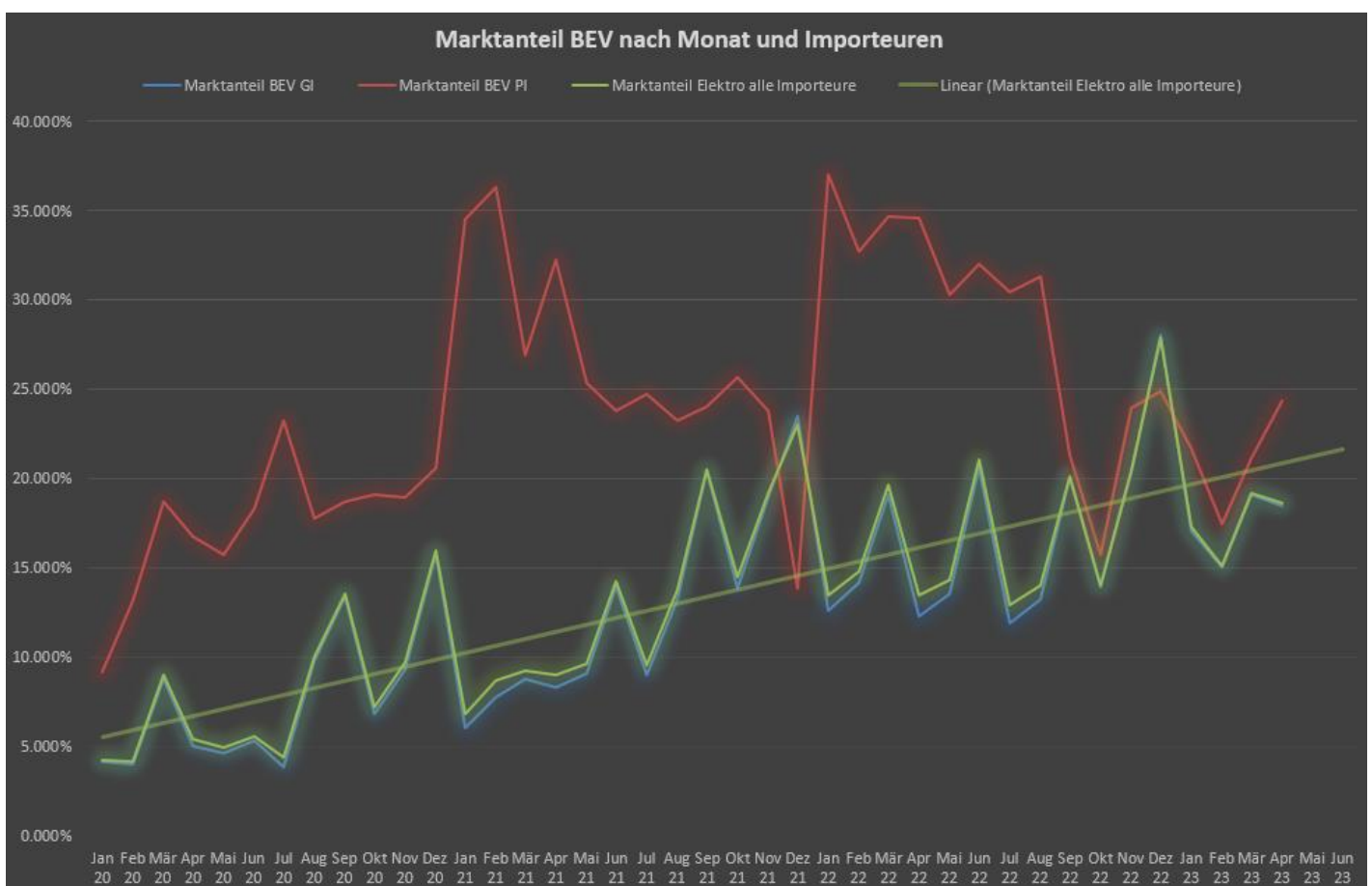
Automobilsteuer erfasst werden. Dabei vertreten sind freie Händler, Markenvertreter, Parallelimporteure und auch Generalimporteure.

Wir vertreten liberale Werte und setzen uns unter anderem für pragmatische, wirtschafts- und konsumentenfreundliche Lösungen ein.

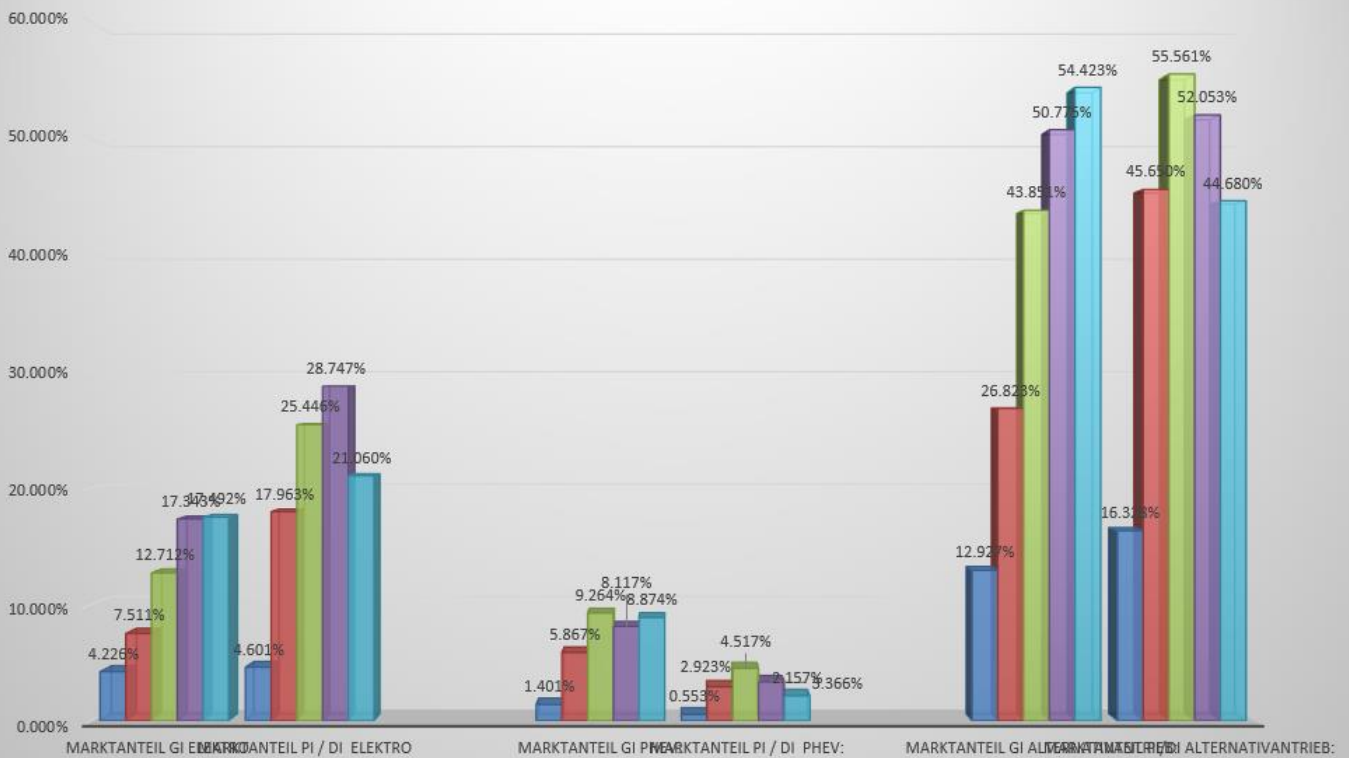
## Der VFAS lehnt die Vorlage aus folgenden Gründen ab:

### Rückläufige Marktanteilsentwicklung

Die sich in den letzten 4 Jahren stark entwickelnde Elektromobilität stagnierte bei den freien Händlern, die Marktanteile haben sich von 2022 mit knapp 30% auf etwas über 20% zurückentwickelt. Die Gründe finden sich in der Diskussion um eine Strommangellage, massiv gestiegenen Strompreisen und dem (zum Teil nicht möglichen) Zugang zur Ladeinfrastruktur.



## MARKTANTEIL ELEKTRO, PLUG-IN UND ALTERNATIVANTRIEBE IN % ZU ALLEN FAHRZEUGIMPORTEN 2019 / 2020 / 2021 / 2022 / 2023



### Bestehende Ungleichbehandlungen gegenüber EU-Mitgliedstaaten

Unabhängig von dieser Vernehmlassung führte das BAFU eine Praxisänderung auf der Befreiung der Gebührenerhebung von Industriebatterien per 01.01.2021 ein. Wurden Antriebsbatterien bisher aufgrund Branchenvereinbarungen (ohne Pflichten) befreit, sind seit Anfang 2021 auf Li-IO-Batterien ein Preis von CHF 1.60 /KG Batterie als vRB zu entrichten. Ein durchschnittlicher elektrischer Mittelklassewagen wird so seit Anfang 2021 mit einem Betrag von CHF 600.- belastet. Die EU kennt keine solche Regelungen und plant frühestens ab 2028 eine allfällige Abgabe mittels eines Batteriepasses.

### Verteuerung der eMobilität zum ungünstigsten Zeitpunkt

Die Abgabe von 4% bei einem CHF 60'000.- teuren Neuwagen beträgt CHF 2'400 und wird wie bei den Verbrennern üblich und etabliert, vollumfänglich auf die Kunden umgewälzt. Die Steuer bedeutet höhere Preise für die Konsumenten. Eine Erhebung ab 2024 ist der falsche Zeitpunkt, dies befeuert die Teuerung zum ungünstigsten Zeitpunkt.

## Planungssicherheit

Die vorgeschlagene Anpassung per 01.01.2024 steht in diametralem Widerspruch zur Planungssicherheit aller Automobilimporteure. Bereits im Winter 2021 wurden die Importeure übergangen. So wurde die Streichung der Nischenziele und des Phasing-In innert 2 Monaten beschlossen und in Kraft gesetzt. Die damalige UVEK-Vorsteherin hat den Stakeholdern der Automobilbranche zugesichert, dass zukünftige Verordnungsanpassungen dem Aspekt der Planungssicherheit unterliegen. Mit dieser Vorlage wird die Planungssicherheit aller Importeure unterminiert.

## Torpedierung der vom Bund gesteckten Umweltziele

Zurzeit ist der Verzicht der Erhebung der Automobilsteuer die einzige flächendeckende Fördermassnahme für Elektromobilität des Bundes. In Frankreich stehen für den Kauf eines Elektrofahrzeuges 5000 Euro zur Verfügung, Deutschland fördert bis zu 4'500 Euro und erhebt keine Strassenverkehrsabgaben bis 2030 für Elektrofahrzeuge.

Mittels der Aufhebung bekämpft der Bundesrat auch die eigenen Ziele, welche er sich in der Roadmap Elektromobilität gesteckt hat. (50% Steckeranteile Neuzulassungen im Jahr 2025).

## Keine Herabsetzung des Status Quo des NAF

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sind zweckgebunden und für die Strassenfinanzierung einzusetzen. Diese nun stattdessen in die allgemeine Bundeskasse fliessen zu lassen, stellt eine Zweckentfremdung dar. Dies ist umso stossender, als dass dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemäss einer kürzlich abgeschlossenen Vernehmlassung zusätzliche Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugewiesen werden sollen. Indem also der Ausbau der Bahninfrastruktur mit zusätzlichen finanziellen Mitteln gefördert, und derjenige der Strasseninfrastruktur durch die Kürzung der Fondseinlagen gehemmt wird, wird die Bahn der Strasse vorgezogen. Eine solch einseitige Förderung kommt einer Umverteilung von der Strasse auf die Schiene gleich, was der VFAS klar ablehnt.

## Fazit:

**Eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen sollte aus diesen Gründen nicht vor 2028 erhoben werden. Die zusätzlich vorgesehene Kürzung der Einlage aus der Mineralölsteuer in den NAF lehnt der VFAS ab.**

Wir sind der Auffassung, dass die Revisionsvorlage in diesem Lichte gesamthaft angepasst werden muss.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für ein bilaterales Gespräch, für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

**VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz**



Roger Kunz  
Präsident



Stephan Jäggi  
Geschäftsleiter



**Von:** [Gabriele Geier](#)  
**An:** [\\_BAZG-VAR](#)  
**Betreff:** Vernehmlassung zur Aufhebung der Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeugen  
**Datum:** Donnerstag, 1. Juni 2023 11:39:18

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken ihnen für die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Aufhebung der Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeugen.

Die asa wird sich diesbezüglich nicht äussern und auf eine Stellungnahme verzichten.

Mit freundlichen Grüssen

Gabriele Geier

asa

Vereinigung der Strassenverkehrsämter

Leiterin Vereinssekretariat

Thunstrasse 9, 3005 Bern

Telefon: 031 350 83 83

Direkt: 031 350 83 82

mailto: [gabriele.geier@asa.ch](mailto:gabriele.geier@asa.ch)

Besuchen Sie uns im Internet: <http://www.asa.ch>

Elektronisch an:  
var@bazg.admin.ch

Bern, 31. Mai 2023

## **Stellungnahme zur Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung der Automobilsteuerverordnung.

Grundsätzlich befürwortet der VCS Verkehrs-Club der Schweiz die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerem Masse belasten als Verbrenner-Fahrzeuge, so sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität deutlich unterlegen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## **Kommentare zu spezifischen Punkten**

### **Aufhebung der Zweckbindung der Automobilsteuer**

Wir begrüssen es, dass die zusätzlichen Einnahmen nicht vollumfänglich dem Nationalstrassenfonds zufließen, da im Gegenzug die Einlagen aus dem Mineralölsteuer-Zuschlag vorübergehend gekürzt werden. Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, so dass die Einnahmen der Automobilsteuer wie vor 2018 wieder vollständig in die allgemeine Bundeskasse fließen.

Die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur soll über verbrauchsabhängige Abgaben sichergestellt werden. Daran sollen sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge beteiligen. In Anbetracht der Herausforderung, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken, dürfen in Zukunft keine wesentlichen Ausbauten des Nationalstrassennetzes mehr erfolgen. Der Mittelbedarf des NAF wird daher in Zukunft sinken. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sowohl die Folgen der Klimaerhitzung als auch die Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu zusätzlichen Ausgaben beim allgemeinen Bundeshaushalt führen werden.

### **Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Fahrzeugpreis**

Anstatt des Fahrzeugpreises sollte der Energieverbrauch eines Fahrzeugs in kWh/km (respektive Benzinäquivalent in l/100km – ein Wert, der für alle zugelassenen Modelle berechnet wird) unabhängig von der Antriebstechnologie als Grundlage für die Besteuerung angewandt werden. Der Steuertarif pro kWh könnte so festgelegt werden, dass ein angestrebtes Einnahmenniveau erreicht wird (z.B. 350 Mio. Franken, welche dem Mittelwert der Einnahmen aus der Automobilsteuer der Jahre 2019 bis 2021 entsprechen<sup>1</sup>). Mit regelmässigen Anpassungen des Steuersatzes könnte das erwünschte Einnahmenniveau auch dann erhalten bleiben, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge stark ansteigt und damit die Energieeffizienz der in der Schweiz verkauften Autos steigt. Gleichzeitig würde damit auch ein steuerlicher Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Der Steuerbetrag für ein Verbrenner-Fahrzeug wäre bei diesem Modell aufgrund des höheren Verbrauchs höher als jener eines vergleichbaren Elektroautos. Auch würden verbrauchsstarke Elektroautos stärker besteuert als sparsame Modelle. Die Besteuerung der Autos nach Energieverbrauch verhindert, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung bremsend auf die Marktentwicklung von Elektroautos wirkt. Ein weiterer Vorteil wäre, dass damit ein Anreiz gesetzt wird, effizientere Elektroautos zu kaufen. Dies kann dazu beitragen, den Anstieg des Stromverbrauchs durch die Elektromobilität zu bremsen.

---

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>



[var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

EFD  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

8. Juni 2023

## **Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer (Vernehmlassung 2023/8)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Änderung der Automobilsteuerungsverordnung Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich befürwortet der WWF die geplante Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektroautos. Die Steuerbefreiung stellt aus unserer Sicht eine nicht zielführende Förderung des motorisierten Individualverkehrs dar. Auch wenn Elektroautos viel effizienter sind und die Umwelt in geringerem Masse belasten als Verbrennerfahrzeuge, sind sie bezüglich Umweltbelastung, Energie- und Ressourcenbedarf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität deutlich unterlegen.

Im Folgenden unsere Kommentare zu spezifischen Punkten:

### Aufhebung der Zweckbindung der Automobilsteuer

Wir begrüssen es, dass die zusätzlichen Einnahmen nicht vollumfänglich dem Nationalstrassenfonds zufließen, da im Gegenzug die Einlagen aus dem Mineralölsteuer-Zuschlag vorübergehend gekürzt werden. Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Zweckbindung der Automobilsteuer für den Nationalstrassenfonds aufgehoben werden sollte, sodass die Einnahmen der Automobilsteuer wie vor 2018 wieder vollständig in die allgemeine Bundeskasse fließen.

Die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur soll über verbrauchsabhängige Abgaben sichergestellt werden. Daran sollen sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge beteiligen. In Anbetracht der Herausforderung, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto-null zu senken, dürfen in Zukunft keine wesentlichen Ausbauten des Nationalstrassennetzes mehr erfolgen. Der Mittelbedarf des NAF wird daher in Zukunft sinken. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass sowohl die Folgen der Klimaerhitzung als auch die Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu zusätzlichen Ausgaben beim allgemeinen Bundeshaushalt führen werden.

### Automobilsteuer auf den Energieverbrauch statt auf den Fahrzeugpreis

Anstatt des Fahrzeugpreises sollte der Energieverbrauch eines Fahrzeugs in kWh/km (respektive Benzinäquivalent in l/100km – ein Wert, der für alle zugelassenen Modelle berechnet wird) unabhängig von der Antriebstechnologie als Grundlage für die Besteuerung angewandt werden. Der Steuertarif pro kWh könnte so festgelegt werden, dass





ein angestrebtes Einnahmenniveau erreicht wird (z.B. 350 Mio. Franken – dies entspricht dem Mittelwert der Einnahmen aus der Automobilsteuer der Jahre 2019 bis 2021<sup>1</sup>). Mit regelmässigen Anpassungen des Steuersatzes könnte das erwünschte Einnahmenniveau auch dann erhalten bleiben, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge stark ansteigt und damit die Energieeffizienz der in der Schweiz verkauften Autos steigt. Gleichzeitig würde damit auch ein steuerlicher Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Der Steuerbetrag für ein Verbrenner-Fahrzeug wäre bei diesem Modell aufgrund des höheren Verbrauchs höher als jener eines vergleichbaren Elektroautos. Die Besteuerung der Autos nach Energieverbrauch verhindert, dass die Aufhebung der Steuerbefreiung bremsend auf die Marktentwicklung von Elektroautos wirkt. Ein weiterer Vorteil wäre, dass damit ein Anreiz gesetzt wird, effizientere Elektroautos zu kaufen. Dies kann dazu beitragen, den Anstieg des Stromverbrauchs durch die Elektromobilität zu bremsen.

Mit freundlichen Grüßen

WWF Schweiz

Elgin Brunner  
Director Transformational Programmes

Thomas Häusler  
Projektleiter Klima und Energie

elgin.brunner@wwf.ch

thomas.haeusler@wwf.ch

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

