



Bern, 26. September 2025

Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erläuternder Bericht zur
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



Übersicht

Mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität nehmen die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen ab. Die Steuerausfälle sollen kompensiert werden. Vorliegend werden zwei Varianten bzw. Gesetzesentwürfe unterbreitet.

Bei der Variante «Fahrleistung» bemisst sich der zu entrichtende Betrag für ein der Abgabe unterstelltes Elektrofahrzeug nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtgewicht. Es sind je nach Fahrzeugart verschiedene Abgabekategorien und damit unterschiedliche Tarife vorgesehen. Für einzelne Fahrzeugarten wird eine Pauschalabgabe vorgeschlagen.

Bei der Variante «Ladestrom» bemisst sich die Steuer nach der elektrischen Energie in Kilowattstunden, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen an eine Ladeeinrichtung zugeführt wird. Auch bei dieser Variante wird für einzelne Fahrzeugarten eine pauschale Steuer vorgeschlagen.

Zusätzlich soll die Bundesverfassung dahingehend angepasst werden, damit die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer analog der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt.

Ausgangslage

Die zweckgebundenen Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen sind die wichtigsten Einnahmequellen für die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Zudem fliesst ein Teil der Mineralölsteuereinnahmen (Grundsteuer) in den allgemeinen Bundeshaushalt. Mit zunehmender Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, insbesondere der Elektromobilität, sinken die Einnahmen aus den Mineralölsteuern, weshalb die Finanzierung der vorerwähnten Aufgaben und Aufwendungen langfristig nicht mehr gesichert ist.

Vorliegend handelt es sich um eine Finanzierungsvorlage, deren Ziel es ist, die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sowie den Beitrag an den allgemeinen Bundeshaushalt langfristig sicherzustellen. Elektrofahrzeuge nutzen ebenfalls die Strasseninfrastruktur, deshalb sollen sich ihre Halterinnen und Halter ebenfalls an der Finanzierung beteiligen. Wesentliche Grundprinzipien, die dem Vorschlag zugrunde liegen, sind: Die Steuerausfälle, welche durch die Elektromobilität verursacht werden, sollen durch eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge kompensiert werden. Für Elektrofahrzeuge soll grundsätzlich ein möglichst gleichwertiger Abgabebetrag anfallen, wie dies bei Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist (äquivalente Besteuerung), da sie die Strasseninfrastruktur im gleichen Masse nutzen. Damit wird die Finanzierung auf dem bisherigen Einnahmenniveau gesichert. Gleichzeitig kann dadurch auch eine annähernde Gleichbehandlung zwischen den verschiedenen Antriebsarten erreicht werden.

Die Besteuerung der fossilen Treibstoffe mittels Mineralölsteuern hat sich in mehrfacher Hinsicht bewährt. Die letztendlich anfallende Steuer bei den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern (d.h. insbesondere bei den Fahrzeugnutzenden) ist abhängig von der Fahrleistung (gefahrte Kilometer) und vom spezifischen Treibstoffverbrauch (Verbrauch pro 100 km) der Fahrzeuge.

Gleichzeitig ist die Erhebung der Mineralölsteuern im Vollzug einfach umsetzbar, kostengünstig und erhebungssicher. Dies ergibt sich insbesondere durch den Umstand, dass der Bund die Mineralölsteuern nur bei den zahlenmässig begrenzten Importeuren und Unternehmen erhebt, die die Treibstoffe in Umlauf bringen (ca. 50 Unternehmen). Diese überwälzen die Steuer anschliessend auf die Endverbraucherin oder den Endverbraucher, ohne dass der Bund die Steuer bei den zahlreichen Endverbraucherinnen und Endverbrauchern selber erheben muss.

Vorliegend werden zwei Varianten präsentiert, wie eine Abgabe bzw. Steuer im Bereich der Elektromobilität als Pendant zu den Mineralölsteuern ausgestaltet werden könnte. Die ausführliche Darlegung von zwei Varianten soll die Herausforderungen und Anforderungen an ein Erhebungssystem und die Konsequenzen umfassend aufzeigen. Beide Varianten haben ihre jeweiligen Vor- und Nachteile. Die Vernehmlassung soll insbesondere Aufschluss darüber geben, welche der beiden Varianten bevorzugt wird.

Der Vollzug – d.h. die Erhebung der Abgabe bei den Abgabepflichtigen mit den damit verbundenen technischen und organisatorischen Anforderungen – stellt die grosse Herausforderung an die Einführung einer neuen Abgabe dar. Ein Erhebungssystem muss **erhebungssicher** (technisch machbar, zuverlässig, durchsetzbar, manipulationssicher), **benutzerfreundlich** (einfach, verständlich, transparent, wenig Aufwand für die Abgabepflichtigen), **kosteneffizient** (geringer Aufwand bei der Erhebung und Kontrolle für die Vollzugsbehörde) und **zukunftssicher** (skalierbar, langfristiger Betrieb, künftige Entwicklungen berücksichtigen) sein. Es muss zudem im Einklang mit der Datenschutzgesetzgebung stehen und auch das persönliche Datenschutzempfinden der Abgabepflichtigen berücksichtigen. Schliesslich muss das Erhebungssystem spätestens 2030 einsatzbereit sein, wobei mögliche Risiken bei der Einführung zu minimieren sind.

Diese vielfältigen Anforderungen erfordern für die beiden vorgeschlagenen Varianten je ein unterschiedliches Erhebungssystem. Dabei sind die spezifischen Ausgangslagen bei den einzelnen Fahrzeugarten oder Fahrzeugnutzenden zu berücksichtigen. Insbesondere muss der Erhebungsaufwand im Vergleich zu den Einnahmen aus der Abgabe verhältnismässig sein. Damit eine möglichst breite Akzeptanz für die Abgabe erreicht werden kann, ist schliesslich der Aufwand bei den einzelnen Abgabepflichtigen so gering wie möglich zu halten.

Inhalt der Variante «Fahrleistung» (Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen)

Bei der Variante «Fahrleistung» bemisst sich der zu entrichtende Abgabebetrag für ein Elektrofahrzeug (batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge) nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer. Die Höhe des Tarifs pro gefahrenen Kilometer ist jeweils abhängig von der Fahrzeugart (z.B. Personenwagen, Lastwagen) und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Mit dieser Differenzierung soll die Wirkungsweise der Mineralölsteuern auf die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen übertragen werden. Bei Benzin- und Dieselfahrzeugen sind die letztlich anfallenden Mineralölsteuern pro Fahrzeug abhängig von der Fahrleistung und vom spezifischen Treibstoffverbrauch (Verbrauch pro 100 km). Der spezifische Treibstoffverbrauch wiederum hängt u.a. vom Fahrzeuggewicht ab. Mit der Fahrleistung als Bemessungsgrundlage und der Differenzierung nach Fahrzeugart und Fahrzeuggewicht kann erreicht werden, dass für Elektrofahrzeuge letztendlich ein annähernd gleichwertiger Abgabebetrag pro Kilometer anfällt wie bei vergleichbaren Benzin- und Dieselfahrzeugen. Dieses Tarifmodell kommt bei im Inland immatrikulierten Personenwagen, leichten Nutzfahrzeugen (Kleinbusse, Lieferwagen, leichte Motorwagen) sowie im In- und Ausland immatrikulierten schweren Nutzfahrzeugen im Güter- und Personentransport zur Anwendung.

Für rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge wird 100 Prozent des im Gesetz festgelegten Tarifs pro Kilometer verrechnet. Für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge wird der Tarif pro Kilometer um 50 Prozent reduziert, da solche Fahrzeuge teilweise auch mit mineralölsteuerpflichtigen Treibstoffen angetrieben werden. Mit einem reduzierten Tarif wird verhindert, dass Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge steuerlich doppelt belastet werden.

Auf Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Motorfahrräder soll aus Praktikabilitätsgründen ein pauschaler Abgabebetrag pro Jahr erhoben werden, wobei das Fahrzeuggewicht – ausser bei den Motorfahrrädern – einen Einfluss auf den Abgabebetrag hat.

Ebenfalls aus praktischen Gründen gelten für Halterinnen und Halter von ausländischen Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen teilweise abweichende Regelungen, weil sich diese häufig nur kurzzeitig in der Schweiz aufhalten und/oder vielfach auch eine deutlich geringere in der Schweiz zurückgelegte Jahresfahrleistung aufweisen. Für diese Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter besteht die Möglichkeit, eine pauschale Abgabe zu entrichten. Je nach Aufenthaltsdauer kann zwischen einer 1-Tages-, 1-Wochen-, 2-Wochen-, 1-Monats-, 2-Monats- oder einer 1-Jahrespauschalen gewählt werden. Alternativ kann auch die fahrleistungsabhängige Abgabe gewählt werden. Dazu ist jedoch eine Registrierung bei einem Anbieter zur Erfassung der Fahrleistung notwendig.

Elektrofahrzeuge aus dem sogenannten «Non-Road-Bereich» (z.B. Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorschlitten) und elektrisch angetriebene Rollstühle sollen der Abgabe nicht unterstellt werden.

Für die Erhebung der Abgabe auf Personenwagen sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen muss zunächst die Fahrleistung im Zollgebiet ermittelt werden. Während die Fahrleistung der schweren

Nutzfahrzeuge grundsätzlich über das System der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ermittelt wird, sollen Halterinnen und Halter von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen die Wahl haben zwischen einer Selbstdeklaration, d.h. einer periodischen Meldung des Kilometerstands, und verschiedenen technischen Lösungen, welche die genaue Ermittlung der Fahrleistung im Zollgebiet ermöglichen. Die Selbstdeklaration stellt eine einfache, kostengünstige und bis zum Einführungszeitpunkt der Abgabe umsetzbare Lösung dar. Mit der Zulassung technischer Ermittlungslösungen gestützt auf die von vernetzten Fahrzeugen digital generierten Daten oder in Form externer Geräte wie OBD-Dongles (On-Board-Diagnose) werden darüber hinaus Möglichkeiten zur exakten Ermittlung der Bemessungsgrundlage bestehen, was insbesondere für Abgabepflichtige, die viel im Ausland unterwegs sind, von Bedeutung ist. Um Auslandskilometer auch im Rahmen der Selbstdeklaration mindestens teilweise von der abgabepflichtigen Fahrleistung ausscheiden zu können, ist vorgesehen, dass der Bundesrat einen Pauschalabzug gewähren kann.

Die Meldung der Fahrleistung an den Bund beinhaltet für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge einzig eine Kilometerangabe zum betreffenden Fahrzeug, aber keine geografischen Koordinaten (Geodaten). Eine Geolokalisierung würde eine Grundlage für die Erhebung von orts- und zeitabhängigen Tarifen bilden. Die Erhebung von orts- und zeitabhängigen Tarifen ist somit von vornherein ausgeschlossen. Somit kann den im Datenschutzgesetz verankerten Grundsätzen «Privacy by Design» (Datenschutz durch Technikgestaltung) und «Privacy by Default» (Datenschutz durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen) entsprochen werden.

Inhalt der Variante «Ladestrom» (Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge)

Bei der Variante «Ladestrom» bemisst sich der zu entrichtende Steuerbetrag nach der Menge elektrischer Energie (kWh), die beim Laden eines Elektrofahrzeugs verwendet wird. Die Erfassung der besteuerten Energiemenge erfolgt über die Ladeeinrichtung, sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Ladestationen. Gemessen wird die der Ladeeinrichtung zugeführte Strommenge (Ladestrom). Dabei spielt es keine Rolle, ob der Strom aus dem Elektrizitätsnetz oder aus Eigenproduktion (z.B. Solaranlagen) stammt – beide Stromquellen unterliegen der Steuer, sofern sie einer Ladeeinrichtung zugeführt werden. Steuerpflichtig sind bei der Ladestromsteuer die Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen.

In Analogie zur Mineralölsteuer und aus erhebungstechnischen Gründen wird auf den Ladestrom ein einheitlicher Steuertarif eingeführt. Der Tarif von 22,8 Rp./kWh gilt unabhängig der Fahrzeugart, welche den Ladestrom bezieht. Der Tarif wurde so bemessen, dass im Durchschnitt über alle Elektrofahrzeuge eine vergleichbare Steuerbelastung entsteht wie bei den Mineralölsteuern für die Verbrennerfahrzeuge.

Wenn an einer Ladeeinrichtung immatrikulierte Elektrofahrzeuge geladen werden, hat die Betreiberin oder der Betreiber diese Ladeeinrichtung registrieren zu lassen. Diese Ladeeinrichtungen müssen technische Anforderungen erfüllen: Sie müssen über eine zertifizierte Messeinrichtung und eine Kommunikationsschnittstelle verfügen, die einen automatischen Datentransfer ermöglicht. In Ausnahmefällen kann auf die Kommunikationsschnittstelle verzichtet werden.

Die Messdaten werden über eine Datenplattform an die für die Erhebung zuständigen Verteilnetzbetreiber übermittelt, welche die Veranlagung vornehmen und die Steuer in Rechnung stellen. Idealerweise erfolgt die Übermittlung der Daten automatisch über eine Kommunikationsschnittstelle. Ist dies der Fall, ist die Datenintegrität durch einen zertifizierten Übermittlungsprozess sicherzustellen. Eine automatische Übermittlung ist jedoch nicht zwingend erforderlich. Alternativ kann die Übertragung auch durch eine Selbstdeklaration erfolgen, bei der die zertifiziert gemessenen Daten vom Steuerpflichtigen in eine Eingabemaske oder ein Interface bei der Datenplattform eingegeben und danach an die zuständigen Verteilnetzbetreiber übermittelt werden.

Für Motorräder und Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Motorfahrräder («Kleinfahrzeuge» als Sammelbegriff) wird eine pauschale Steuer eingeführt, da diese häufig an gewöhnlichen Haushaltssteckdosen geladen werden und die Ausrüstung dieser Haushaltssteckdosen mit zertifizierten Messeinrichtungen unverhältnismässig wäre. Diese Pauschale gilt ausschliesslich für in der Schweiz zugelassene «Kleinfahrzeuge». Aus erhebungstechnischen Gründen wird bei im Ausland immatrikulierten «Kleinfahrzeugen» auf die Erhebung einer pauschalen Steuer verzichtet. Je nach Fahrzeugart

werden diese «Kleinfahrzeuge» während ihres Aufenthalts in der Schweiz teilweise auch an öffentlichen Ladestationen geladen, bei denen die Steuer erhoben wird, so dass für diese «Kleinfahrzeuge» teilweise auch die Steuer auf dem Ladestrom entrichtet wird.

Da die technischen Voraussetzungen zur Erhebung des Ladestroms voraussichtlich erst ab 2035 bereitstehen werden, wird vorübergehend ab 2030 auch für andere Fahrzeugarten eine pauschale Steuer eingeführt, um die Finanzierung sicherzustellen. Neben den ohnehin pauschal besteuerten «Kleinfahrzeugen» gilt die Übergangsregelung für die Fahrzeugarten «Personenwagen», «Kleinbusse», «Lieferwagen» und «leichte Motorwagen». Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Von der Übergangsregelung ausgenommen und somit bis 2035 nicht steuerpflichtig sind Elektrofahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen sowie Fahrzeuge des Non-Road-Bereichs.

Änderung der Bundesverfassung

Im Rahmen der Vorlage zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde in der Bundesverfassung die Möglichkeit geschaffen, dass der Bund eine Abgabe auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmitteln erheben kann. Die Einnahmen aus dieser Abgabe sind gemäss geltender Bundesverfassung vollständig für den NAF zweckgebunden. Mit der hier vorgeschlagenen Änderung sollen die Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer neu analog der geltenden Verwendung der Mineralölsteuern verwendet werden. Damit wird sichergestellt, dass künftige Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer in den NAF, in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen würden.

Zusätzlich soll im Rahmen der Bereinigung der strukturellen Defizite im Bundeshaushalt die Verwendung der Automobilsteuer neu geregelt werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	10
1.1	Handlungsbedarf und Ziele	10
1.2	Finanzperspektiven	12
1.2.1	Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern	12
1.2.2	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF)	13
1.2.3	Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)	14
1.2.4	Gegenseitige Abhängigkeit zwischen NAF und SFSV	14
1.2.5	Allgemeiner Bundeshaushalt	15
1.3	Vorgeschlagene Lösungsvarianten	15
1.4	Geprüfte aber verworfene Alternativen	16
1.4.1	Ausgestaltung bzw. Bemessungsgrundlage	16
1.4.2	Verworfene Erhebungsmethoden	17
1.4.3	Fahrleistungsabhängige Abgabe zur vollständigen Ablösung der Mineralölsteuern	19
1.5	Entwicklungen im Ausland	20
1.6	Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	21
1.7	Erledigung parlamentarischer Vorstösse	21
	Teil A: Variante «Fahrleistung»	22
2	Grundzüge der Vorlage	22
2.1	Die beantragte Neuregelung	22
2.1.1	Beschreibung der Abgabe	22
2.1.2	Abgabepflicht in der Übersicht	22
2.1.3	Tarifmodelle (Bemessungsgrundlage und Abgabenhöhe)	24
2.1.3.1	Grundprinzipien	24
2.1.3.2	Tarifmodell Abgabekategorie «Personenwagen»	26
2.1.3.3	Tarifmodell Abgabekategorie «leichte Nutzfahrzeuge»	30
2.1.3.4	Tarifmodelle Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge»	31
2.1.3.5	Tarifmodell Abgabekategorie «Motorräder»	34
2.1.3.6	Abgabekategorie «Motorfahrräder»	35
2.1.4	Teilweise abweichende Tarifmodelle für ausländische Motorfahrzeuge	36
2.1.4.1	Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Personenwagen»	36
2.1.4.2	Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «leichte Nutzfahrzeuge» ..	37
2.1.4.3	Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge»	37
2.1.4.4	Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorräder»	37
2.1.4.5	Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorfahrräder»	38
2.1.5	Mehrwertsteuer im Zusammenhang mit den Mineralölsteuern	38
2.1.6	Erhebung und Vollzug	40
2.1.6.1	Grundprinzipien	40
2.1.6.2	Übersicht	41
2.1.6.3	Erhebung Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge»	41
2.1.6.4	Erhebung Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Gütertransport»	50
2.1.6.5	Erhebung Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport»	50

2.1.6.6	Erhebung Abgabekategorie «Motorräder»	50
2.1.6.7	Erhebung Abgabekategorie «Motorfahrräder»	51
2.1.6.8	Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge»	51
2.1.6.9	Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport»	54
2.1.6.10	Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorräder»	54
2.2	Wasserstoff	55
2.3	Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	56
2.4	Umsetzungsfragen	56
3	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Variante «Fahrleistung»	57
3.1	Bundesverfassung	57
3.2	Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen	59
4	Auswirkungen der Variante «Fahrleistung»	78
4.1	Auswirkungen auf den Bund	78
4.1.1	Finanziell	79
4.1.1.1	Einnahmen	79
4.1.1.2	Kosten	80
4.1.2	Personell	83
4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	83
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	83
4.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft	84
4.5	Auswirkungen auf die Umwelt	84
4.6	Andere Auswirkungen	85
5	Rechtliche Aspekte	85
5.1	Verfassungsmässigkeit	85
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	85
5.3	Erlassform	86
5.4	Abgaberechtliche Einordnung	87
5.5	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	87
5.6	Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz	87
5.7	Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	87
5.8	Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	88
5.9	Datenschutz	88
5.9.1	Personendaten	88
5.9.2	Rechtsstellung der Anbieter	89
5.9.3	Datenbekanntgaben	89
5.9.4	Kontrollsystem	89
5.9.5	Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung	90
5.9.6	Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen	90
Teil B: Variante «Ladestrom»		91
6	Grundzüge der Vorlage	91
6.1	Die beantragte Neuregelung	91
6.1.1	Beschreibung der Steuer	91

6.1.2	Steuerpflicht in der Übersicht.....	91
6.1.3	Tarifmodelle (Bemessungsgrundlage und Steuerhöhe).....	92
6.1.3.1	Grundprinzipien.....	92
6.1.3.2	Herleitung Tarif Ladestrom	92
6.1.3.3	Pauschale Steuer für «Kleinfahrzeuge»	94
6.1.3.4	Pauschale Steuer als Übergangslösung für weitere Fahrzeugarten	95
6.1.4	Ausländische Motorfahrzeuge	95
6.1.5	Zusammenfassung Erhebung der pauschalen Steuer	96
6.1.6	Verworfenen Varianten zur Erfassung der Bemessungsgrundlage	96
6.2	Erhebungslösung für die Besteuerung des Ladestroms.....	97
6.2.1	Anforderungen und Übersicht der Erhebungslösung	97
6.2.2	Am Erhebungsprozess beteiligt Akteure.....	99
6.2.3	Vollzugsorganisation: Aufgaben je Akteur.....	101
6.2.4	Erhebungsprozess Ladestromsteuer.....	102
6.2.4.1	Information	102
6.2.4.2	Ausrüstung und Registrierung der Ladeeinrichtung	103
6.2.4.3	Erfassung und -übermittlung der Messdaten.....	105
6.2.4.4	Veranlagung.....	105
6.2.4.5	Inkasso.....	105
6.2.4.6	Überweisung an den Bund	106
6.2.4.7	Geprüft, aber verworfen: Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen.....	106
6.2.5	Erhebung der pauschalen Steuer	108
6.3	Abstimmung von Aufgaben und Finanzen.....	108
6.4	Umsetzungsfragen.....	108
7	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Variante «Ladestrom»	109
7.1	Bundesverfassung	109
7.2	Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge.....	112
8	Auswirkungen der Variante «Ladestrom».....	128
8.1	Auswirkungen auf den Bund.....	128
8.1.1	Finanziell.....	128
8.1.1.1	Einnahmen.....	128
8.1.1.2	Kosten	129
8.1.2	Personell (Bund)	131
8.1.3	Mehrwertsteuer	132
8.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete.....	133
8.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	133
8.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft.....	133
8.5	Auswirkungen auf die Umwelt	134
8.6	Andere Auswirkungen.....	135
8.6.1	Verkehrliche Auswirkungen	135
8.6.2	Auswirkungen auf den Güterverkehr	135
8.6.3	«Ladetourismus»	135
8.6.4	Potenzial für Umgehung und Betrug.....	136

9	Rechtliche Aspekte Variante «Ladestrom»	136
9.1	Verfassungsmässigkeit	136
9.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	137
9.3	Erlassform	137
9.4	Abgaberechtliche Einordnung	137
9.5	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	137
9.6	Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz	137
9.7	Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	138
9.8	Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	138
9.9	Datenschutz	138
9.9.1	Personendaten	138
9.9.2	Erhebung der Steuer	138
9.9.3	Strafverfolgung durch die Bundesbehörde	139
9.9.4	Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen	139
10	Vergleich der Varianten	140
11	Abkürzungsverzeichnis	143
12	Glossar	146
Anhang 1	Fahrzeugbestand per 31. Dezember 2024 gemäss IVZ	151
Anhang 2	Entwicklung Fahrzeugbestände nach Antriebsarten	152
Anhang 3	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds - Rechnung 2024	154
Anhang 4	Spezialfinanzierung Strassenverkehr - Rechnung 2024	154
Anhang 5	Tabelle Tarife PW pro 100 Kilogramm (für BEV)	155
Anhang 6	Tabelle Tarife LNF pro 100 Kilogramm (für BEV)	156
Anhang 7	Tabelle Tarife SNF pro 1000 Kilogramm (für BEV)	157
Anhang 8	Tarife für Beispielfahrzeuge Abgabekategorie «Personenwagen»	158

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Die Mineralölsteuern (Mineralölsteuer und -zuschlag) auf fossilen Treibstoffen sind die Haupteinnahmequelle des Bundes zur Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Sie dienen der Alimentierung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV; 1,3 Mrd. Fr. im Jahr 2024), des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF; 1,7 Mrd. Fr.) und des allgemeinen Bundeshaushaltes (1,3 Mrd. Fr.). Der Strassenverkehr spielt im Verkehr eine zentrale Rolle, da über ihn rund 80 Prozent des gesamten Personenverkehrs abgewickelt werden.

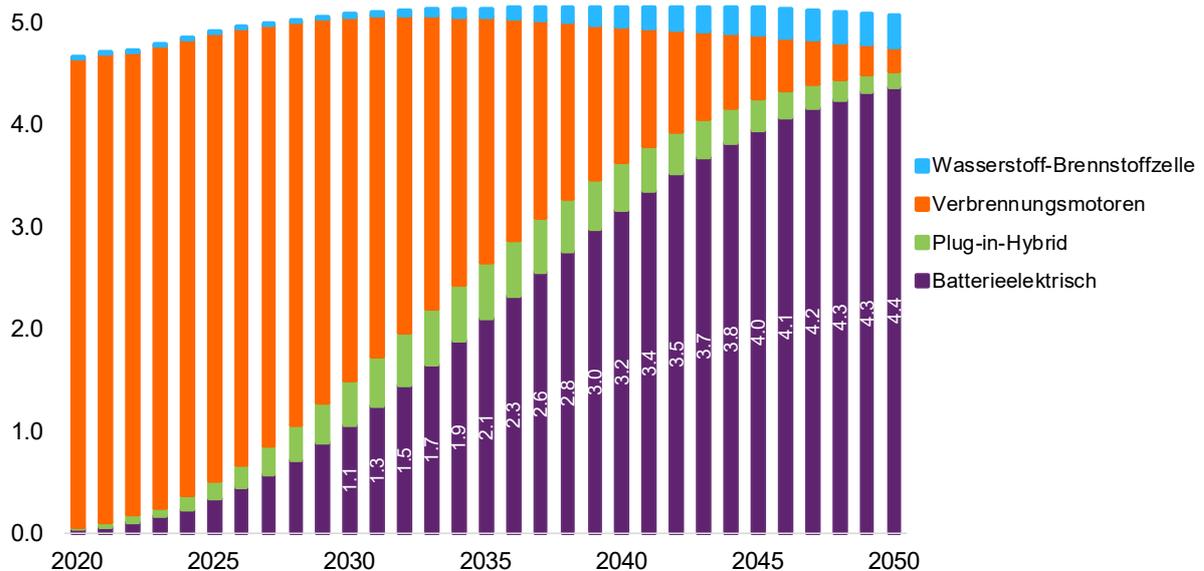
Aktuell betragen die Mineralölsteuern auf Benzin 76,82 Rappen und auf Dieselöl 79,57 Rappen pro Liter. 2024 hat der Bund über die Mineralölsteuern insgesamt 4,2 Milliarden Franken (Reinertrag, ohne Flugtreibstoffe und Brennstoffe) eingenommen. Im Jahr 2019 (vor der Covid-Pandemie) konnten noch Mineralölsteuereinnahmen von gut 4,4 Milliarden Franken und im Jahr 2015 rund 4,6 Milliarden Franken verzeichnet werden.

Mit der zunehmenden Elektromobilität und der damit verbundenen Abnahme von benzin- und dieselangetriebenen Fahrzeugen gehen die Mineralölsteuereinnahmen zurück, weshalb die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr in Zukunft ohne Massnahmen nicht mehr gesichert ist. Im Jahr 2030 dürften gemäss Schätzungen circa 30 Prozent und im Jahr 2040 bereits circa 70 Prozent der Personenwagen batterieelektrisch angetrieben werden (inkl. Plug-in-Hybride). Die Personenwagen sind mit einem Anteil von rund drei Vierteln am gesamten Fahrzeugbestand die zahlenmässig dominierende Fahrzeugart, weshalb sie im vorliegenden Bericht im Vordergrund steht.

Abbildung 1: Entwicklung des Personenwagenbestandes nach Antriebsarten¹

Anzahl Fahrzeuge in Millionen

6.0



Bei den übrigen Fahrzeugarten ist langfristig eine ähnliche Entwicklung zu erwarten. Im Anhang 1 werden die Zusammensetzung des aktuellen Bestandes der immatrikulierten Strassenfahrzeuge und der Anteil der Elektrofahrzeuge ausgewiesen. Im Anhang 2 wird die erwartete Entwicklung des Bestandes nach Antriebsarten für leichte Nutzfahrzeuge, schwere Nutzfahrzeuge und Motorräder aufgezeigt. Im

¹ Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA), INFRAS, 2024

Rahmen der Botschaft werden die Schätzungen zur Entwicklung der Elektromobilität anhand neuer IST-Daten aktualisiert werden.

Mit dem Klimaziel des Bundes, bis 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr auszustossen (Netto-Null), ist zu erwarten, dass langfristig der gesamte Fahrzeugbestand mehrheitlich aus Elektrofahrzeugen bestehen wird. Nur ein sehr kleiner Bestand von konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor dürfte bestehen bleiben (bspw. Oldtimer und Spezialfahrzeuge, die schwer durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen sind). Damit wird das Steuersubstrat der Mineralölsteuern ausgehöhlt, was letztlich dazu führt, dass dem NAF, der SFSV sowie auch dem allgemeinen Bundeshaushalt die Einnahmen fehlen, die heute aus den Mineralölsteuern generiert werden.

Bei jedem Wechsel von einem Benzin- oder Dieselfahrzeug zu einem Elektrofahrzeug entgehen dem Bund Mineralölsteuereinnahmen. Bei einem Personenwagen bedeutet dies aktuell durchschnittlich rund 600 Franken pro Jahr an Mineralölsteuern, die verloren gehen. Das zeigt die derzeit bestehende steuerliche Ungleichbehandlung zwischen den verschiedenen Antriebsarten. Elektrofahrzeuge nutzen ebenfalls die Strasseninfrastruktur, deshalb sollen sich ihre Halterinnen und Halter ebenfalls an deren Finanzierung beteiligen.

Im Rahmen der Abstimmung zur Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, welche am 12. Februar 2017 von Volk und Ständen angenommen wurde, wurde dem Bund mit dem Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b der Bundesverfassung (BV) die Kompetenz erteilt, eine Abgabe auf Motorfahrzeuge zu erheben, wenn für das Motorfahrzeug andere Antriebsmittel als Treibstoffe verwendet werden, welche nicht den Mineralölsteuern unterliegen. Gemäss Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe d BV sind die Einnahmen aus dieser Abgabe vollständig für den NAF zweckgebunden. Von den rückläufigen Mineralölsteuereinnahmen aufgrund der zunehmenden Elektromobilität sind jedoch auch die SFSV und der allgemeine Bundeshaushalt betroffen. Deshalb sollen mit dieser Vorlage die Artikel 86 und 131 BV revidiert werden, indem die Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe analog der Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt. Damit erhalten auch die SFSV und der Bundeshaushalt Einnahmen aus der Abgabe.

Die Abgabe soll die Steuerausfälle bei den Mineralölsteuern, welche sich aus der zunehmenden Elektromobilität ergeben, ausgleichen. Damit kann die Abgabe die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (NAF und SFSV) langfristig sicherstellen und einen Beitrag an den Bundehaushalt leisten, wie dies heute mit den Mineralölsteuern der Fall ist.

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) und Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)

Der NAF ist ein unbefristeter, in der Bundesverfassung verankerter Fonds. Aus dem NAF werden alle Aufgaben des Bundes im Zusammenhang mit den Nationalstrassen und die Bundesbeiträge an die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs finanziert. Der NAF wird mit in der Bundesverfassung festgelegten, zweckgebundenen Mitteln alimentiert. Haupteinnahmequelle des NAF ist der Mineralölsteuerzuschlag.

Die SFSV stellt den zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer die Ausgaben aus den verschiedenen in der Verfassung geregelten Verwendungszwecken gegenüber. Dazu zählen insbesondere Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die Unterstützung der Verlagerung des Schwerkverkehrs von der Strasse auf die Schiene, Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF), Beiträge an Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie Forschungs- und Verwaltungsaufwände.

Anhang 3 und Anhang 4 zeigen für das Jahr 2024 die Einnahmequellen und Ausgaben für den NAF und die SFSV.

Letztlich soll ein neues Bundesgesetz geschaffen werden, das in Ausführung der vorerwähnten Verfassungsbestimmung die Modalitäten der Abgabbeerhebung regelt und für welches vorliegend zwei Varianten vorgestellt werden.

Weiterhin unterstehen alle stofflichen Antriebsmittel (d.h. alle Treibstoffe) der Mineralölsteuergesetzgebung, sofern sie für die Verwendung als Treibstoffe bestimmt sind. Artikel 2 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996² (MinöStG) definiert, was unter den Begriff «Treibstoff» fällt. Demnach unterstehen auch alle biogenen und synthetischen Treibstoffe grundsätzlich der Mineralölsteuer.

Grundanforderungen an die Ausgestaltung und Erhebung der Abgabe

Damit das Einnahmenniveau der Mineralölsteuern der vergangenen Jahre ungefähr gehalten werden kann, gilt als Grundprinzip, dass die durchschnittliche Abgabelast für Elektrofahrzeuge möglichst gleich hoch ist wie für durchschnittliche Benzin- und Dieselfahrzeuge (äquivalente Besteuerung). Gleichzeitig soll auch auf Einzelfahrzeugebene sichergestellt werden, dass vergleichbare Fahrzeuge unabhängig ihrer Antriebsenergie betreffend Abgabehöhe möglichst gleichbehandelt werden.

Das Erhebungssystem muss zuverlässig sein und die Erhebung der Abgabe jederzeit ohne Ausfälle garantieren. Die Abgabe soll einfach, effizient und kostengünstig erhoben werden können. Dies sowohl aus Sicht der Abgabepflichtigen als auch aus Sicht der Vollzugsbehörde. Ein Erhebungssystem muss zudem manipulationssicher sein, so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe durch alle Abgabepflichtigen auch ohne kostspieligen Kontroll- und Durchsetzungsaufwand garantiert werden kann. Das Erhebungssystem sollte möglichst technologieneutral ausgestaltet sein, damit auch künftige, heute noch nicht absehbare technische Entwicklungen berücksichtigt werden können. Es soll keine bestimmte technische Lösung bevorzugt oder benachteiligt werden – entscheidend ist allein, dass die Erhebung zuverlässig gewährleistet ist (Grundsatz der Technologieneutralität).

Weiter darf die Erhebung der Abgabe den Verkehrsfluss an den Grenzübergängen nicht beeinträchtigen. Bei der Abgabbeerhebung sind schliesslich jederzeit die datenschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten, wobei neben der formalen Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen auch dem «Datenschutzempfinden» der Abgabepflichtigen Rechnung zu tragen ist.

1.2 Finanzperspektiven

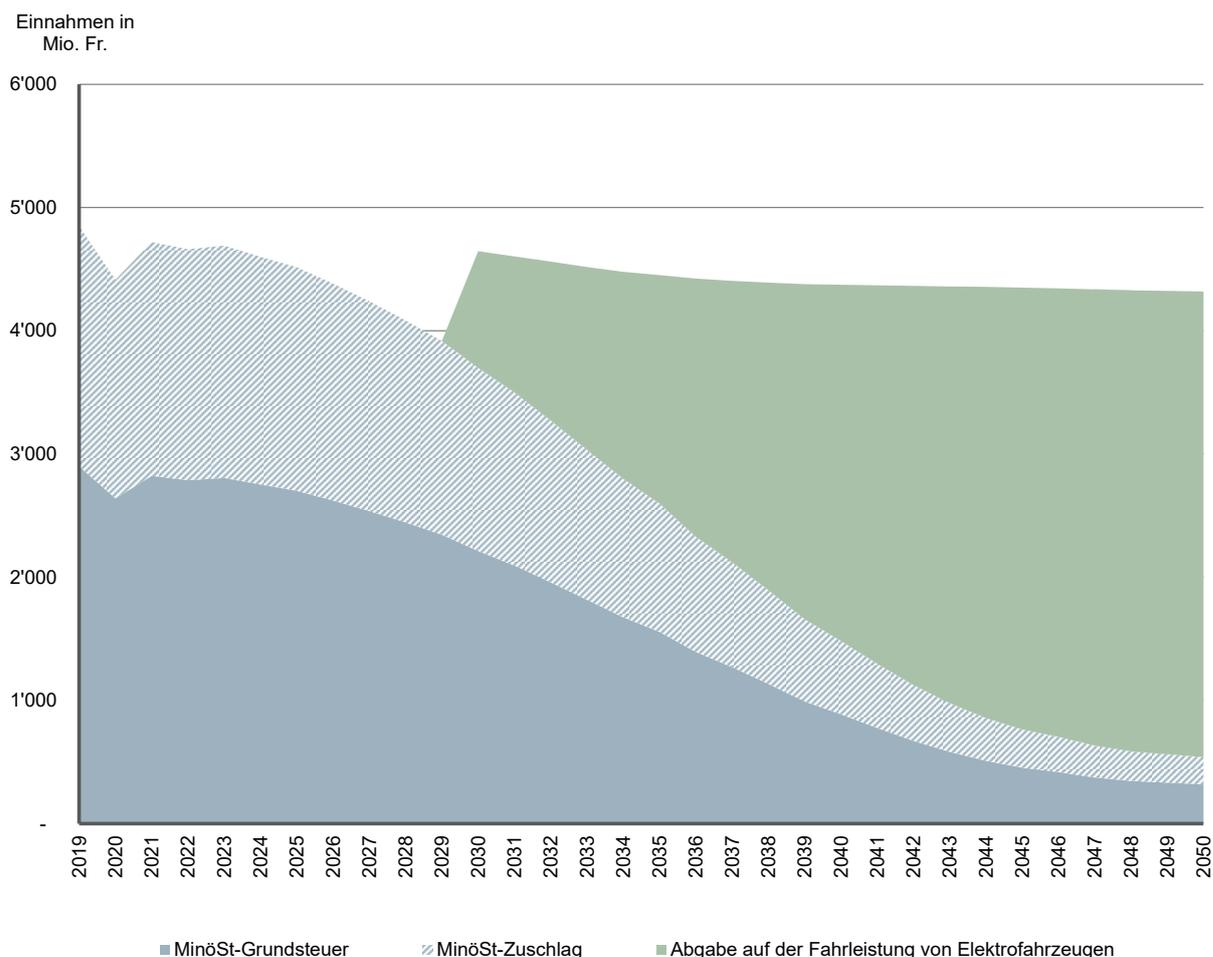
1.2.1 Kompensation der Einnahmeausfälle bei den Mineralölsteuern

Wie in Ziffer 1.1 erläutert, wirken sich die rückläufigen Mineralölsteuereinnahmen auf drei Finanzierungsinstrumente des Bundes aus: den NAF, bei dem diese Steuern den Grossteil der Einnahmen ausmachen, die SFSV, die ausschliesslich aus der Mineralölsteuer alimentiert wird, sowie den Bundeshaushalt. Somit gefährden diese Mindereinnahmen nicht nur die Finanzierung von Nationalstrassen und Agglomerationsprogrammen durch den NAF, sondern auch die Finanzierung der Strassen in der Zuständigkeit der Kantone – und nicht zuletzt alle Beiträge aus der SFSV an die Kantone im Zusammenhang mit der Umwelt und dem Schutz vor Naturgefahren. Ausserdem belasten die Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuer den Bundeshaushalt und erschweren die Einhaltung der Vorgaben der Schuldenbremse.

Die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. die Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge soll es ermöglichen, diese negativen Folgen auszugleichen. Auch wenn nicht vorgesehen ist, die Einnahmen aus dieser Abgabe bzw. Steuer in zwei formal getrennte Bestandteile aufzuteilen, wie dies mit der Mineralölsteuer und dem Mineralölzuschlag der Fall ist, sollen die Einnahmen aus dieser neuen Abgabe bzw. Steuer nach dem gleichen Verteilschlüssel wie bei der Mineralölsteuer aufgeteilt werden. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Einnahmen aus den Mineralölsteuern gemäss der erwarteten Entwicklung der Elektromobilität (s. Ziff. 1.1 und Anhang 2) und den erwarteten Einnahmen aus der Abgabe, wie sie in den folgenden Kapiteln beschrieben werden.

² SR 641.61

Abbildung 2: Schätzung der Einnahmen (Bruttoeinnahmen)



Die Auswirkungen auf die drei Finanzierungsinstrumente werden in den folgenden Ziffern detailliert erläutert.

1.2.2 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Der NAF dient der Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen sowie den Bundesbeiträgen für die Agglomerationsprogramme. Die Einlagen in den NAF setzen sich hauptsächlich aus dem Mineralölsteuerzuschlag, der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette), der Automobilsteuer und bis zu 10 Prozent aus der Mineralölsteuer zusammen. Diese Einlagen beliefen sich für das Jahr 2024 auf insgesamt 2,65 Milliarden Franken, wovon der grösste Teil auf den Mineralölsteuerzuschlag (1,69 Mrd. Franken) entfällt. So werden heute rund 60 Prozent der NAF-Einnahmen durch den Beitrag der Automobilistinnen und Automobilisten sichergestellt, der beim Tanken von Benzin oder Diesel anfällt.

Beim NAF wird über die Hälfte der Ausgaben für die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen aufgewendet, d.h. für den täglichen sicheren Verkehr, was jährlich einem Betrag von mehr als 2 Milliarden Franken entspricht. Zwischen 9 und 12 Prozent der Ausgaben des NAF sind für den Agglomerationsverkehr bestimmt. Dabei handelt es sich um Beiträge an die Kantone, um die Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Weitere Ausgaben sind für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes vorgesehen. Schliesslich ermöglicht der NAF die Finanzierung von Ausbauten im Sinne einer Kapazitätserweiterung und von Grossprojekten. Auf diese Projekte entfallen etwa 15–20 Prozent der Ausgaben des NAF.

Der NAF darf sich aus rechtlicher Sicht nicht verschulden und muss daher ständig über ausreichende Liquidität verfügen. Diese Liquidität geht jedoch zurück. Ende 2023 betrug sie 3,67 Milliarden Franken und Ende 2024 noch 3,40 Milliarden Franken, Tendenz sinkend für die nächsten Jahre. Momentan und in den kommenden Jahren, d.h. vor der Einführung einer Abgabe bzw. Steuer, wird der NAF ein jährliches Defizit verzeichnen, das aus den aktuellen Reserven finanziert werden wird. Diese Reserven

stellen derzeit ein finanzielles Gleichgewicht sicher und verhindern, dass bereits laufende Projekte wegen mangelnder Liquidität eingestellt werden müssen. Die Prognosen zeigen jedoch, dass die Liquidität des NAF um das Jahr 2030 gegen null tendieren wird; ab diesem Zeitpunkt dürfen die jährlichen Ausgaben die Einnahmen nicht mehr übersteigen. Mit den bestehenden Einnahmequellen wird es ab 2030 nicht mehr möglich sein, einen Zahlungsrahmen im heutigen Umfang für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen zu finanzieren. Dies wird sich zudem stark auf die Verfügbarkeit von Finanzmitteln für andere Aufgaben auswirken, wie die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Projekte zur Kapazitätserweiterung und die Agglomerationsprogramme. In einer solchen Situation werden dem Unterhalt und dem Betrieb der Nationalstrassen Priorität eingeräumt, da diese Aufgaben direkt die Sicherheit und die Verfügbarkeit der Nationalstrassen beeinflussen.

Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer ab 2030 wird dem NAF eine neue Einnahmequelle bieten. Damit werden die sinkenden Mineralölsteuereinnahmen kompensiert und es wird sichergestellt, dass die Nationalstrassen weiterhin unterhalten und sicher betrieben werden können, während gleichzeitig gewährleistet ist, dass Mittel für die Fertigstellung des Netzes sowie für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen. Die Projekte zur Kapazitätserweiterung sind zurzeit Gegenstand einer Priorisierung mit einer langfristigen Vision, die auf Ausgewogenheit in den Regionen und Synergien mit anderen Verkehrsträgern beruht, und zwar im Rahmen des Projekts «Verkehr '45» (ein Projekt des UVEK zur Überprüfung der geplanten Ausbauprojekte für alle Verkehrsträger). Diese Ausbauprojekte im Sinne einer Kapazitätserweiterung machen nur einen geringen Teil der Ausgaben aus, die zusätzlich zu den Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassung der Nationalstrassen anfallen.

1.2.3 Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)

Über die SFSV werden die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, mit Ausnahme der Nationalstrassen und der Beiträge für Agglomerationsprogramme, finanziert. In die SFSV fliesst die Hälfte der Mineralölsteuer. Im Jahr 2024 beliefen sich diese Mittel auf 1,28 Milliarden Franken. Da die SFSV ausschliesslich durch einen Teil der Mineralölsteuer alimentiert wird, wirken sich der Rückgang der Anzahl Verbrennerfahrzeuge und deren Ersatz durch Elektrofahrzeuge direkt auf sie aus. Die SFSV weist für 2024 ein Defizit von fast 16 Millionen Franken auf, und die Prognosen für die kommenden Jahre zeigen ein steigendes Defizit, hauptsächlich wegen der stetig sinkenden Einnahmen. Auch wenn die Ausgaben ebenfalls einen Abwärtstrend aufweisen, wird dies nicht ausreichen, um den Einnahmerückgang zu kompensieren. Ohne Massnahmen werden die jährlichen Defizite der SFSV weiter ansteigen.

Der Bund gewährt den Kantonen über die SFSV Beiträge für Hauptstrassen sowie für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Die Kantone erhalten dadurch die Mittel, um diese Hauptstrassen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Der Bund gewährt auch nicht werkgebundene Beiträge sowie Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen. Damit verfügen die Kantone über die Mittel, um ihre Aufgaben im Bereich der Strassen zu erfüllen. Die SFSV leistet auch Beiträge für Umweltschutzmassnahmen, die der Strassenverkehr nötig macht und für die Güterverkehrsverlagerung.

Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer ab 2030 kann den Bedarf der SFSV nachhaltig abdecken, wenn ein gleich grosser Anteil der Abgabe bzw. Steuer in die SFSV eingezahlt wird wie derzeit bei der Mineralölsteuer. So können die rückläufigen Einnahmen aus der Mineralölsteuer schrittweise kompensiert und anschliessend ersetzt werden, um alle mit der SFSV finanzierten Aufgaben zu garantieren.

1.2.4 Gegenseitige Abhängigkeit zwischen NAF und SFSV

NAF und SFSV sind zwei unabhängige Finanzierungsinstrumente. Allerdings besteht ein Mechanismus, der es ermöglicht, einen Teil der Automobilsteuer statt dem NAF der SFSV gutzuschreiben, wenn die Rückstellungen der SFSV nicht mehr ausreichen (Art. 86 Abs. 5 BV). Eine Nutzung dieses Mechanismus ist in den nächsten Jahren bis zur Einführung der Abgabe bzw. Steuer bereits geplant. Auch wenn über diesen Mechanismus die jährlichen Defizite der SFSV vorübergehend kontrolliert werden können, wird er im Gegenzug die Defizite des NAF erhöhen. Die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer wird somit langfristig eine gesunde finanzielle Situation von NAF und SFSV sicherstellen.

1.2.5 Allgemeiner Bundeshaushalt

Der Mineralölsteuerzuschlag ist für den NAF zweckgebunden, während die Mineralölgrundsteuer zu 40 bis 50 Prozent in den allgemeinen Bundeshaushalt fliesst. Diese grundsätzliche Aufteilung der Einnahmen wurde bereits mit der Volksabstimmung vom 4. Juni 1950 festgelegt und seither mehrfach durch das Stimmvolk bestätigt. Die Einnahmen aus der Mineralölgrundsteuer werden daher teilweise als voraussetzungslos geschuldete Abgabe zur Finanzierung allgemeiner Bundesaufgaben eingesetzt. Der Bundesanteil am Reinertrag der Mineralölgrundsteuer entsprach 2024 mit 1,28 Milliarden Franken rund 1,5 Prozent der laufenden Einnahmen des Bundes.

Der Bundesrat hat am 20. August 2025 die Botschaft zum Budget 2026 mit IAFP 27-29 verabschiedet. Die Finanzplanjahre beinhalten die Massnahmen des Entlastungspakets 27. Die Eckwerte dazu hat der Bundesrat am 25. Juni 2025 aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung angepasst. Das Entlastungspaket ist nötig, um in den kommenden Jahren Einnahmen und Ausgaben des Bundes ins Gleichgewicht zu bringen. Der Bundesrat hält im Grundsatz am Paket fest, kommt aber in einigen Punkten insbesondere den Kantonen entgegen. Ohne das Entlastungspaket 27 würden in den Finanzplanjahren 2027 und 2028 Defizite von bis zu knapp 3 Milliarden Franken resultieren. Ab 2029 würden die Defizite auf über 4 Milliarden Franken ansteigen.

Selbst bei einer vollständigen Umsetzung des Entlastungspakets 27 werden ab 2029 voraussichtlich weitere Bereinigungsmassnahmen notwendig sein. Dies aufgrund von Parlamentsbeschlüssen wie dem stärkeren Wachstum bei der Armee, der Fortführung des MWST-Sondersatzes für die Hotellerie sowie dem Verzicht auf eine Senkung des Bundesanteils an der AHV-Finanzierung. Die rückläufigen Einnahmen aus der Mineralölsteuer belasten den Bundeshaushalt zusätzlich.

1.3 Vorgeschlagene Lösungsvarianten

Variante «Fahrleistung»

Die Abgabe soll grundsätzlich aufgrund der Fahrleistung bzw. der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometern erhoben werden. Bei einer Abgabe mit der Fahrleistung als Bemessungsgrundlage bezahlt die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter einen Betrag pro gefahrenen Kilometer. Dies kommt den Mineralölsteuern sehr nahe, denn die steuerliche Belastung eines Benzin- oder Dieselfahrzeugs hängt neben dem spezifischen Treibstoffverbrauch (Liter pro 100 km) im Wesentlichen ebenfalls von der Fahrleistung ab.

Die Fahrleistung steht zudem in einem direkten Zusammenhang mit der Nutzung der Strasseninfrastruktur. Da die Abgabeeinnahmen hauptsächlich zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur verwendet werden, bietet sich die Fahrleistung als Hauptbemessungsgrundlage für eine Abgabe an: Je mehr die Strasse benutzt wird, umso höher der Beitrag zur Finanzierung (Nutzerprinzip bzw. «pay as you use»). Eine fahrleistungsabhängige Abgabe kann zusätzlich nach verschiedenen Kriterien differenziert werden (z.B. nach Fahrzeugarten, Fahrzeuggewicht etc.), so dass auch der Effekt des spezifischen Treibstoffverbrauchs bei den Benzin- und Dieselfahrzeugen annäherungsweise berücksichtigt werden kann.

Mit einer nach geeigneten Kriterien differenzierten fahrleistungsabhängigen Abgabe kann somit die finanzielle Wirkungsweise der heutigen Mineralölsteuern gut nachgebildet werden, so dass Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen und solche von Benzin- oder Dieselfahrzeugen möglichst gleichbehandelt werden.

Variante «Ladestrom»

Bei der Variante «Ladestrom» bemisst sich der zu entrichtende Steuerbetrag nach der Menge elektrischer Energie (kWh), die zum Betrieb von Elektrofahrzeugen genutzt wird. Auch diese Variante kommt den Mineralölsteuern nahe, da auch bei den Mineralölsteuern die Energiemenge besteuert wird. Die von einem Elektrofahrzeug geladene Menge elektrischer Energie hat einen Zusammenhang mit der Nutzung der Strasseninfrastruktur. Der Zusammenhang ist dabei jedoch weniger direkt als bei der Fahrleistung und eher vergleichbar mit den Mineralölsteuern. Trotzdem kann die Äquivalenz zu den Mineralölsteuern mit der Ladestromsteuer nicht für alle Fahrzeugarten gut erreicht werden. Ein Elektrofahrzeug sollte wenn möglich pro gefahrenen Kilometer den gleichen Steuerbetrag leisten wie ein äquivalentes

«Verbrennerfahrzeug». Wie bei den Mineralölsteuern muss auch bei der Variante «Ladestrom» aus erhebungstechnischen Gründen ein Einheitstarif gelten, d.h. für alle Fahrzeugarten gilt derselbe Tarif auf den Ladestrom. Da die Elektrifizierung bei Personenwagen deutlich grössere Effizienzgewinne bringt als bspw. bei schweren Nutzfahrzeugen, führt der Einheitstarif in Bezug auf die Äquivalenz mit den Mineralölsteuern zu gewissen Verzerrungen zwischen den Fahrzeugarten.

Für die dominierende Fahrzeugart der Personenwagen ist die Äquivalenz mit dem Einheitstarif relativ gut sichergestellt. Für die Lieferwagen und die schweren Nutzfahrzeuge kann jedoch mit dem Einheitsstarif die Äquivalenz zu den Mineralölsteuern nicht ganz hergestellt werden. Diese Fahrzeugarten würden im Durchschnitt mehr bezahlen als heute mit den Mineralölsteuern.

1.4 Geprüfte aber verworfene Alternativen

Es wurden verschiedene Varianten hinsichtlich Ausgestaltung und Erhebung der Abgabe geprüft, aufgrund ihrer jeweiligen Nachteile aber verworfen.

1.4.1 Ausgestaltung bzw. Bemessungsgrundlage

Pauschale Abgabe als generelle Lösung

Unter einer pauschalen Abgabe wird ein jährlich anfallender fixer Betrag pro Fahrzeug verstanden, der unabhängig der gefahrenen Kilometer erhoben wird. Eine pauschale Abgabe ist erwähnenswert, da sie einige erhebungstechnische Vorteile aufweist: sie ist sicher zu erheben, einfach umzusetzen und kostengünstig. Eine pauschale Erhebung der Abgabe dürfte auch in Bezug auf den Datenschutz bzw. das Datenschutzempfinden der Abgabepflichtigen unproblematisch sein. Die langfristige Finanzierung kann mit einer pauschalen Abgabe ebenfalls sichergestellt werden.

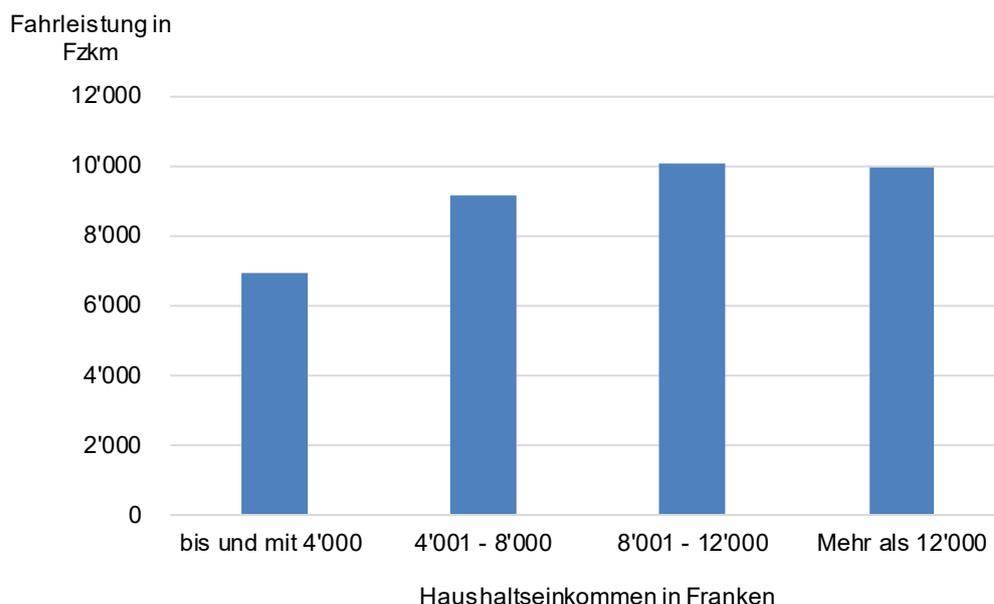
Kein Bezug zum Umfang der Fahrleistung: Eine pauschale Abgabe hat aber einen sehr grossen Nachteil, weshalb sie als generelle Lösung verworfen wurde. Sie bildet nicht die finanzielle Wirkungsweise der Mineralölsteuern ab, bei welcher die finanzielle Belastung im hohen Masse von der Fahrleistung abhängt. Eine pauschale Abgabe ist im Vergleich zum System mit den Mineralölsteuern unfair, wenig verursachergerecht und hätte negative Nebenwirkungen zur Folge. Eine pauschale Abgabe hat zudem keinen Bezug zum Umfang der Infrastrukturnutzung. Unabhängig von der Fahrleistung bezahlen bei einer Pauschale alle gleich viel. Eine «Vielfahrerin» oder ein «Vielfahrer» mit 50'000 Kilometer Fahrleistung pro Jahr bezahlt heute rund 2'750 Franken an Mineralölsteuern; eine «Wenigfahrerin» oder ein «Wenigfahrer» mit 5'000 Kilometer Fahrleistung lediglich rund 275 Franken³. Mit einer pauschalen Abgabe würden beide gleichviel bezahlen (ca. 600 Franken pro Jahr).

Negative Verteilungswirkungen: Spezialauswertungen der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr für das Jahr 2021 zeigen, dass Personenwagen eines Privathaushaltes im Durchschnitt rund 9'330 Kilometer im Inland zurücklegen. 58 Prozent dieser Personenwagen legen weniger als diese durchschnittliche Fahrleistung zurück. Nur knapp 42 Prozent der Fahrzeuge fahren pro Jahr grössere Distanzen als der Durchschnitt. Diese 42 Prozent der Personen mit hoher Fahrleistung würden von einer Pauschale profitieren. Die knapp 60 Prozent mit geringer Fahrleistung müssten gegenüber heute mehr bezahlen.

Diese Effekte sind auch aus Sicht der Verteilungswirkung problematisch. Fahrzeuge, die sich im Besitz von Haushalten mit tieferen Einkommen befinden, weisen signifikant geringere Fahrleistungen auf als Fahrzeuge, die sich im Besitz von Haushalten der oberen Einkommensklassen befinden. In der Tendenz würden Haushalte mit einem Einkommen bis 8'000 Franken mit einer Pauschale gegenüber heute stärker belastet. Haushalte mit über 8'000 Franken Einkommen würden demgegenüber tendenziell entlastet.

³ Bei diesem Rechenbeispiel wird von einer durchschnittlichen Abgabehöhe der Mineralölsteuern von 5,5 Rp./km ausgegangen (entspricht einem Fahrzeug mit einem Verbrauch von rund 7,1 l Benzin pro 100 km).

Abbildung 3: Fahrleistung der Personenwagen nach monatlichem Haushaltseinkommen (Inland, 2021)



Eine Differenzierung der Pauschale nach Gewicht oder Motorleistung (bspw. höhere Pauschale bei höherem Fahrzeuggewicht) könnte die negativen Verteilungswirkungen allenfalls abfedern. Dies wäre der Fall, wenn Fahrzeuge von Haushalten mit hohem Einkommen im Durchschnitt schwerer und leistungsfähiger sind als jene von Haushalten mit tiefem Einkommen.

Negative verkehrliche Wirkungen / Nachhaltigkeit: Die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (bzw. die Steuer auf dem Ladestrom) ist ein Ersatz für die Mineralölsteuern. Die Mineralölsteuern erhöhen die variablen Kosten einer Fahrt. Würde die Abgabe auf Elektrofahrzeuge als Pauschale erhoben, käme dies einer Reduktion der variablen Kosten gleich. Eine Reduktion der variablen Kosten führt unter sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen aufgrund der Anreizwirkungen aber zu mehr Verkehr. Laut den Verkehrsprognosen des Bundes werden bis 2040 rund 453 Kilometer, etwa 20 Prozent des schweizerischen Nationalstrassennetzes, regelmässig überlastet sein, falls keine Gegenmassnahmen getroffen werden. Vor diesem Hintergrund sollte die Abgabe auf Elektrofahrzeuge fahrleistungsbezogen sein (oder einen indirekten Bezug zur Fahrleistung haben), damit die heutigen Anreize der Mineralölsteuern für einen sparsamen Gebrauch der Fahrzeuge und damit geringeren Umweltwirkungen bestehen bleiben.

Elektrofahrzeuge verursachen zwar im Betrieb keine lokalen CO₂- oder andere abgasbedingte Schadstoffemissionen, jedoch verursachen auch sie externe Kosten wie Lärm, Unfälle, Luftverschmutzung (v.a. Reifen- und in beschränktem Umfang auch Bremsabriebpartikel), etc. Daher sollte auch aus Sicht der externen Kosten auf eine pauschale Abgabe verzichtet werden.

Eine pauschale Abgabenerhebung kann in Ausnahmefällen zweckmässig sein, wenn der Aufwand für die Erhebung der Fahrleistung im Verhältnis zum erwarteten Ertrag hoch ausfällt (s. Ziff. 2.1.3.5, 2.1.3.6, 2.1.4).

1.4.2 Verworfenne Erhebungsmethoden

Variante «Fahrleistung»

Ausgehend von der Fahrleistung als Bemessungsgrundlage wurden folgende Erhebungsmethoden geprüft, aber verworfen:

- **Smartphone-basierte Lösung:** Lösungen, bei denen Smartphones die Fahrleistung aufzeichnen, bieten interessante Möglichkeiten, da sie die Satellitennavigation (Global Navigation Satellite System, GNSS) nutzen und die Daten per Mobilfunk (Cellular Network, CN) direkt an die Erhebungsstelle übermitteln können. Bei einer solchen Lösung müsste das Mobiltelefon aber auf jeder Fahrt

mitgeführt und die entsprechende App zu Beginn der Fahrt ein- und nach der Fahrt ausgeschaltet werden. Nutzen mehrere Personen dasselbe Fahrzeug, muss jede Person die App installiert und das entsprechende Fahrzeug darauf registriert haben. Diese und weitere praktische Herausforderungen in Verbindung mit dem Risiko von – bewussten oder unbewussten – Fehlmanipulationen schränken die Anwendbarkeit dieser nutzerbezogenen Lösung stark ein.

Alternativ könnte eine Smartphone-Applikation auch nur zur regelmässigen Meldung des Kilometerstands genutzt werden. Damit Auslandskilometer von der abgabepflichtigen Fahrleistung abgezogen werden könnten, müsste anlässlich jedes Grenzübertritts der Kilometerstand gemeldet werden. Aufgrund der dadurch erforderlichen Handlungen beim Grenzübertritt bestünde jedoch die Gefahr, dass der Verkehrsfluss erheblich gestört würde. Ausserdem würden sich die erwähnten Herausforderungen, die sich bei der Verwendung einer Smartphone-Applikation zur Aufzeichnung der Fahrleistung ergeben, auch bei dieser Lösung stellen.

Dem Risiko von (bewussten) Fehlmanipulationen könnte mit einem entsprechend hohen Kontrolldruck begegnet werden. Um die ordnungsgemässe Entrichtung der Abgabe in hinreichendem Mass durchsetzen zu können, müsste allerdings ein grosser Aufwand betrieben und ein dichtes Kontrollnetz errichtet werden. Abgesehen von den hohen Kosten, die dadurch anfallen würden, ist eine solche Lösung auch aus Sicht der Abgabepflichtigen abzulehnen, da sich diese ständig überwacht fühlen würden.

- **Hubodometer:** In bestimmten Ländern, etwa in Australien und Neuseeland, wird zur Messung der von Lastwagen zurückgelegten Strecken ein Distanzmessgerät an den Aussenachsen der Fahrzeuge angebracht (Hubodometer). Durch die Zählung der Radumdrehungen wird die absolvierte Fahrleistung ermittelt. Während bei heute in Verkehr stehenden Hubodometern die Fahrleistung nur manuell abgelesen werden kann, wird dies bei der nächsten Generation dank GNSS- und CN-Modulen digital möglich sein. Allerdings sind Hubodometer ausschliesslich für schwere Nutzfahrzeuge konzipiert und müssten für Personenwagen oder Motorräder erst noch entwickelt werden. Nebst der Komplexität und den Kosten, die mit der Entwicklung kleiner elektronischer Geräte für eine Vielzahl von Fahrzeugarten und -modellen verbunden sind, wäre das Anbringen von Hubodometern an Personenwagen zusätzlich mit erheblichen operativen, sicherheitstechnischen und ästhetischen Herausforderungen verknüpft, da sie direkt am Rad angebracht würden und beispielsweise Radkappen nicht verwendet werden könnten. Ausserdem würden mit dieser Lösung sämtliche gefahrenen Kilometer und nicht nur jene, die in der Schweiz zurückgelegt werden, erfasst.
- **Kamerabasierte Lösung:** Mittels ANPR-Kameras (Automated Number Plate Recognition) könnten in der Schweiz gefahrene Kilometer erfasst und berechnet werden. Dafür wäre ein dichtes, flächendeckendes Erfassungssystem mit Tausenden von Kameras notwendig. Trotzdem würde eine solche Methode nur eine Schätzung der gefahrenen Kilometer zulassen. Vor allem aber würde eine kamerabasierte – oder eine andere auf der Strasseninfrastruktur basierende – Lösung hohe Kosten verursachen. Zudem könnte bei der Bevölkerung ein Gefühl der ständigen Überwachung entstehen und entsprechend auf Ablehnung stossen.

Variante Stromverbrauch im Fahrzeug

Eine Möglichkeit, den Strom bzw. den Stromverbrauch zu messen, wäre die Erfassung im Fahrzeug selber. Aufgrund der Nachteile bzw. der fehlenden Grundvoraussetzungen wurde diese Möglichkeit jedoch verworfen. Es hat sich gezeigt, dass die Messung des Energieverbrauchs in Elektrofahrzeugen sehr kompliziert ist. Es stehen wichtige technische Probleme im Weg. Die Energieflüsse bei Elektrofahrzeugen sind sehr komplex.

Die wesentlichen Gründe, die gegen diese Variante sprechen, sind:⁴

- Es gibt keinen eigentlichen «Stromzähler» im Fahrzeug. Der für eine Steuererhebung notwendige Datenpunkt ist nicht vorhanden, weil er für die Fahrzeughersteller und Fahrzeugnutzer nicht relevant ist. Der Ladezustand des Akkus ist die relevante Grösse im Hinblick auf die Reichweite. Die Anzeige

⁴ Ptolemus Consulting Group, Studie über technische Lösungen für die Erhebung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge ohne Geolokalisierung der Fahrzeuge (Zusammenfassung), 5. Mai 2023, www.astra.admin.ch > Themen > Strassenfinanzierung > Abgabe auf Elektrofahrzeuge

des Stromverbrauchs ist keine direkte Messung, sondern das Resultat von Berechnungen der Software der einzelnen Fahrzeughersteller. Dies ist jedoch nur ein Annäherungswert und abhängig von der jeweils eingesetzten Software, so dass die Werte nicht zuverlässig und zwischen den Fahrzeugmarken nicht vergleichbar sind. Damit ist eine eindeutige und einheitliche Bemessungsgrundlage und damit eine Gleichbehandlung der Steuerpflichtigen nicht sichergestellt. Die Messung der Stromflüsse bei der Batterie steht momentan bei den Herstellern viel weniger im Fokus.

- Es fehlen Normierungen und technische Standards im Bereich der Energieflüsse. Auch sind keine homogenen Daten der verschiedenen Fahrzeughersteller vorhanden, was dazu führt, dass eine eindeutige/einheitliche Bemessungsgrundlage fehlt, was wiederum für eine faire Steuererhebung unerlässlich ist. Die EU hat die Elektrofahrzeuge in der Verordnung⁵ zur Kraftstoffüberwachung (On-Board-Fuel-Consumption-Monitoring – OBFCEM) ausgenommen, weil die notwendigen technischen Standards nicht vorhanden sind. Die Messung des Stroms im Fahrzeug würde entsprechende Normierungen und technische Standards zur Erhebung bedingen. Ein Schweizer Alleingang zur Normierung (mit entsprechenden Vorgaben an die Fahrzeughersteller) erscheint unrealistisch. Es würden mindestens EU-Vorgaben notwendig sein.
- Ein nachträglicher Einbau von Zählern ins Fahrzeug gefährdet die Fahrzeugsicherheit (Eingriff in einen hochsensiblen Bereich). Technische Eingriffe ins Fahrzeug können zudem zu Garantiefällen/-verweigerungen beim Fahrzeughersteller führen. Eingriffe in die Fahrzeugtechnik sind entsprechend nur mit Kooperation der Fahrzeughersteller möglich. Diese Lösung wäre zudem mit hohen Kosten verbunden.
- Im Rahmen der EU-Batterieverordnung⁶ wird für Batterien ab 2 kWh ein Battery-Passport obligatorisch. Die Messung des der Batterie zugeführten Stroms ist jedoch nicht obligatorisch bzw. nicht vorgesehen.

1.4.3 Fahrleistungsabhängige Abgabe zur vollständigen Ablösung der Mineralölsteuern

Vorgängig zur vorliegenden Vernehmlassungsvorlage prüften das UVEK und das EFD, ob die Mineralölsteuern vollständig durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe ersetzt werden könnten oder sollten, um die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen und des Bundeshaushalts zu sichern. Die Analyse zeigte jedoch, dass ein vollständiger Ersatz der Mineralölsteuern mit verschiedenen unerwünschten Nebenwirkungen verbunden wäre.

Insbesondere würde die Ablösung der Mineralölsteuern zu einer spürbaren Senkung der Treibstoffpreise in der Schweiz führen. Dadurch würden sich die Preisrelationen zu den Nachbarländern deutlich verschieben, was einen starken Anreiz für Tanktourismus in die Schweiz schaffen würde. Dies hätte zusätzlichen Verkehr in den Grenzregionen sowie eine Verschlechterung der Schweizer Klimabilanz zur Folge. Zudem würde der Transitverkehr durch die Schweiz zunehmen, da insbesondere schwere Güterfahrzeuge mit grossen Tankvolumen in der Schweiz kostengünstig tanken und dadurch erhebliche Einsparungen erzielen könnten.

Die Preissenkung bei den Treibstoffen würde überdies den Anreiz zu einem sparsamen Verbrauch schwächen – ein Effekt, der angesichts der aktuellen Klimaschutzanstrengungen kontraproduktiv und mit Blick auf die Signalwirkung problematisch wäre. Vor dem Hintergrund dieser Nebenwirkungen entschied der Bundesrat im Juni 2022, die Mineralölsteuern wie bisher weiterzuführen und für Elektrofahrzeuge, die keine Mineralölsteuern entrichten, eine neue Abgabe bzw. Steuer einzuführen⁷. Dieser Ansatz gewährleistet die Finanzierung und vermeidet gleichzeitig die genannten negativen Effekte.

⁵ VERORDNUNG (EU) 2018/1832 DER KOMMISSION vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1832> .

⁶ RICHTLINIE 2006/66/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0066> .

⁷ Bericht an den Bundesrat – Konzeption für den Ersatz der Mineralölsteuern (Ersatzabgabe), 29. Juni 2022

1.5 Entwicklungen im Ausland

Die meisten europäischen Länder erheben, ähnlich wie die Schweiz, auf Treibstoffen eine Steuer. Häufig ist diese Steuer nicht für den Strassenverkehr zweckgebunden, sondern fliesst in den allgemeinen Staatshaushalt. Mit zunehmender Elektromobilität werden auch die europäischen Länder mit abnehmenden Einnahmen aus den Treibstoffsteuern konfrontiert. Zurzeit sind folgende Entwicklungen im Ausland bekannt, was die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge (als Pendant zur Besteuerung von fossilen Treibstoffen) betrifft:

- **Island** hat Anfang 2024 eine neue Gebühr für die Nutzung von Elektro-, Plug-in-Hybrid- und wasserstoffangetriebenen Personenwagen eingeführt.⁸ Die Gebühr beträgt 6 isländische Kronen (ungefähr 4 Rappen) pro Kilometer für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge und 2 isländische Kronen pro Kilometer für Plug-in-Hybridfahrzeuge, unabhängig vom Gewicht. Abgabepflichtige melden den Kilometerstand des eigenen Fahrzeugs selbst via einer Smartphone-Applikation oder Webseite, mindestens einmal pro Jahr, aber nicht häufiger als einmal alle 30 Tage. Auf dieser Grundlage berechnen die isländischen Behörden eine Schätzung für die durchschnittliche Fahrleistung des Abgabepflichtigen, um monatliche Anzahlungen in Rechnung zu stellen. Bei jeder Meldung des Kilometerstands wird die Schätzung aktualisiert und gleichzeitig wird das Konto für den abgelaufenen Zeitraum ausgeglichen. Der Kilometerstand wird im Rahmen der regulären Fahrzeugkontrollen periodisch an zertifizierten Prüfstellen erfasst.
- **Norwegen** weist bereits heute einen sehr hohen Anteil an Elektrofahrzeugen aus. Mit einer Konzeptstudie⁹ haben das Finanz- und das Transportministerium untersucht, wie in Norwegen künftig auch aufgrund der Elektromobilität die Verkehrsabgaben ausgestaltet werden könnten. In einem ersten Schritt sollen gemäss der Studie leichte Elektrofahrzeuge eine zu den Treibstoffsteuern analoge Abgabe entrichten. Diese Abgabe soll als fahrleistungsabhängige Abgabe ausgestaltet werden und soll in einem ersten Schritt nur die in Norwegen registrierten Fahrzeuge umfassen. Ausländische Fahrzeuge und schwere Elektrofahrzeuge sind vorerst nicht abgabepflichtig. Die Treibstoffsteuern bei konventionellen Fahrzeugen werden beibehalten.
- In **Neuseeland** werden Abgaben auf Benzin, Erd- und Flüssiggas erhoben. Mit Dieselöl angetriebene Fahrzeuge entrichten bereits seit 1977 eine Strassenbenutzungsgebühr (Road User Charges/RUC). Die Einnahmen aus diesen Abgaben dienen der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Seit dem 1. April 2024 müssen Halterinnen und Halter von leichten Elektrofahrzeugen ebenfalls die Strassenbenutzungsgebühr bezahlen.¹⁰ Elektrofahrzeuge sollen sich damit in gleicher Weise an den Kosten des Verkehrssystems beteiligen, wie andere Fahrzeuge auch. Bei der Strassenbenutzungsgebühr handelt es sich um eine fahrleistungsabhängige Abgabe. Abgabepflichtige müssen eine «RUC-Lizenz» kaufen. Sie zahlen im Voraus für die Entfernung, die sie zurücklegen wollen, wobei Einheiten von 1'000 km oder ein Mehrfaches davon verfügbar sind. Beim Kauf der Lizenz müssen das Nummernschild, der aktuelle Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs sowie ein Zahlungsmittel angegeben werden. Wenn die gekauften Kilometer ausgeschöpft sind, muss ein neues Kilometerpaket erworben werden. Der Kauf der RUC-Lizenz kann online erfolgen oder an verschiedenen Verkaufsstellen. Die RUC-Lizenz muss auf der Innenseite der Frontscheibe angebracht werden, so dass jederzeit die Fahrzeugnummer auf der RUC-Lizenz sichtbar ist. Für schwere Fahrzeuge gelten hinsichtlich der Erhebung andere Regelungen.

Das «International Transport Forum / ITF» hat 2023 eine Studie¹¹ publiziert, die auf internationaler Ebene der Frage nachgeht, wie dem Rückgang der Einnahmen aus den Treibstoffsteuern infolge der Dekarbonisierung der Mobilität begegnet werden kann. Im Vordergrund der Überlegungen stehen fahrleistungsabhängige Strassenbenutzungsgebühren als Ersatz der Treibstoffsteuern. Eine einfache, undifferenzierte Entfernungsgebühr könnte das Problem der rückläufigen Steuereinnahmen lösen. Verschiedene

⁸ <https://vegirokkarallra.is/en> und <https://island.is/en/kilometer-fee>

⁹ Skatteetat, Statens vegvesen, Road Usage Tax and Tolls, Concept Selection Study Step 1– version 1.0, 15th November 2022 (Translated to English May 2023), <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/road-usage-tax-and-tolls---concept-selection-study-norway.pdf>.

¹⁰ <https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/ruc-for-electric-vehicles/>.

¹¹ ITF (2023), Decarbonisation and the Pricing of Road Transport: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 191, OECD Publishing, Paris

Arten von Differenzierungen der Gebühren könnten dazu eingesetzt werden, um weitere Ziele zu verfolgen (z.B. Anlastung der externen Kosten, sozialpolitische Ziele). Die Studie erwähnt, dass der Einführung differenzierter Entfernungsgebühren noch mehrere Hindernisse entgegenstehen. Dazu gehören technische Fragen, insbesondere im Hinblick auf den Einsatz GPS-gestützter Systeme in dicht besiedelten Städten. Weitere Hindernisse sind die wesentlich höheren Systemkosten, die derzeit mit differenzierten Gebühren verbunden sind, sowie grössere Bedenken hinsichtlich der Akzeptanz aufgrund von Fragen des Datenschutzes und der Transparenz stark variabler Gebühren. Angesichts dieser Tatsache und des dringenden Handlungsbedarfs infolge der rückläufigen Einnahmen aus der Treibstoffsteuer erwähnt die Studie kurzfristig alternative Lösungen wie Fahrzeugzulassungsgebühren für Elektrofahrzeuge, die so berechnet werden, dass sie dem durchschnittlichen Verlust an Treibstoffsteuer pro Fahrzeug entsprechen. Andere Beispiele sind einfache, nicht-differenzierte entfernungsabhängige Gebühren. Die Studie geht jedoch nicht auf konkrete technische Lösungsmöglichkeiten zur Erfassung der gefahrenen Distanz ein.

1.6 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 24. Januar 2024¹² zur Legislaturplanung 2023–2027 und im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024¹³ über die Legislaturplanung 2023–2027 angekündigt (s. Art. 7 Massnahme 41).

1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Zurzeit sind keine parlamentarischen Vorstösse zur Thematik der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage hängig.

¹² BBI 2024 525

¹³ BBI 2024 1440

Teil A: Variante «Fahrleistung»

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Die beantragte Neuregelung

2.1.1 Beschreibung der Abgabe

Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sollen eine Abgabe pro gefahrenen Kilometer entrichten (fahrleistungsabhängige Abgabe). Dabei spielt es keine Rolle, ob die Fahrleistung auf einer öffentlichen, privaten oder gar abseits einer Strasse zurückgelegt wird. Die Höhe des Tarifs pro gefahrenen Kilometer ist abhängig von der Fahrzeugart und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Einzig auf Motorräder und Motorfahrräder soll aus Praktikabilitätsgründen eine pauschale Abgabe erhoben werden. Ebenfalls aus praktischen Gründen sollen für Halterinnen und Halter von ausländischen Fahrzeugen teilweise abweichende Regelungen gelten (s. Ziff. 2.1.4).

2.1.2 Abgabepflicht in der Übersicht

Auf welche Fahrzeuge wird die Abgabe erhoben? (sachlicher Geltungsbereich)

Die Abgabe soll auf im Strassenverkehr immatrikulierten Fahrzeugen erhoben werden, die elektrisch angetrieben werden und denen die Antriebsenergie ganz oder teilweise aus einer externen Stromquelle zugeführt wird (umgangssprachlich sogenannte «Steckerfahrzeuge»). Es sind demnach Fahrzeuge, für die eine Antriebsenergie verwendet wird, die nicht dem Geltungsbereich des MinöStG unterliegt. Es handelt sich dabei um batterieelektrische Fahrzeuge (BEV¹⁴) und um Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV¹⁵), wobei zu Letzteren auch Fahrzeuge mit sogenannten Range Extendern¹⁶ gehören.

Ausnahme: Sogenannte Non-Road-Fahrzeuge sind nicht der Abgabe unterstellt

Nicht der Abgabe unterstellt werden Fahrzeuge des sogenannten Non-Road-Bereichs¹⁷. Zum Non-Road-Bereich werden jene Fahrzeugarten bzw. mobilen Maschinen und Geräte gezählt, die nicht in erster Linie zur Beförderung von Personen und Gütern auf der Strasse bestimmt sind. Darunter fallen beispielsweise (landwirtschaftliche) Traktoren, Arbeitsmaschinen, (landwirtschaftliche) Arbeitskarren, (landwirtschaftliche) Motorkarren, (landwirtschaftliche) Motoreinachser und landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge. Insgesamt fallen rund 283'000 Fahrzeuge in den Non-Road-Bereich, was ungefähr 4 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands entspricht.

Aus nachfolgenden Überlegungen sollen diese Fahrzeuge nicht der Abgabe unterstellt werden:

- Der Treibstoffverbrauch hängt bei vielen Fahrzeugen bzw. Maschinen des Non-Road-Bereichs nicht primär von den gefahrenen Kilometern bzw. der Fahrleistung, sondern vor allem auch von der Arbeitsleistung ab. Die Fahrleistung ist somit keine geeignete Bemessungsgrundlage.
- Der Hauptteil der Mineralölsteuereinnahmen wird heute für die Finanzierung der öffentlichen Strasseninfrastruktur (NAF, SFSV) verwendet. Non-Road-Fahrzeuge verkehren jedoch (insbesondere auch im Vergleich mit Fahrzeugen zum Personen- und Gütertransport) wenig bis gar nicht auf öffentlichen Strassen. Halterinnen und Halter von solchen Fahrzeugen und Maschinen profitieren deshalb kaum von der Strasseninfrastruktur. Dass für diese Fahrzeuge heute Mineralölsteuern entrichtet werden, ist u.a. auch historisch bedingt, da diese Fahrzeuge wie auch die Fahrzeuge für den Personen- und Gütertransport mit Benzin oder Dieselöl angetrieben werden und eine Unterscheidung

¹⁴ Battery Electric Vehicle (BEV), gebräuchlicher Begriff in der Welt der Elektromobilität

¹⁵ Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV)

¹⁶ Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung. Die am häufigsten eingesetzten Range Extender sind Verbrennungsmotoren, die einen Generator antreiben, der wiederum Akkumulator (Akku) und Elektromotor mit Strom versorgt.

¹⁷ Der Begriff «Non-Road» stammt aus der Publikation «Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des Non-road-Sektors», Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2015. Dieser Bereich dient zur Abgrenzung der Schadstoffemissionen im Strassenverkehr.

im Vollzug je nach Fahrzeug schwierig und aufwändig wäre. Teilweise wird dieser Umstand heute zwar berücksichtigt, indem Fahrzeuge, welche kaum auf öffentlichen Strassen unterwegs sind, für gewisse Einsatzzwecke Mineralölteuerrückerstattungen erhalten (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Naturwerkstein-Abbau und Pistenfahrzeuge). Dieses System ist jedoch im Vollzug sehr aufwändig. Es gibt aber auch Fahrzeuge im Non-Road-Bereich, die heute nicht von Rückerstattungen profitieren, wie beispielsweise Industriefahrzeuge (z.B. Gabelstapler, Kran).

- Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe auf Elektrofahrzeuge ermöglicht nun eine generelle Unterscheidung von verschiedenen Fahrzeugarten, so dass es möglich ist, auf einfache Weise Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabepflicht auszunehmen.
Ein Rückerstattungssystem wie bei den Mineralölsteuern oder die Anwendung von reduzierten Tarifen würde zu geringeren Einnahmen führen. Die zu erwartenden Einnahmen würden in einem Missverhältnis zu den Erhebungskosten stehen.

Aufgrund der sich abzeichnenden, vergleichsweise langsamen Elektrifizierung im Non-Road-Bereich und der erwähnten Steuerrückerstattungen wären die Einnahmen aus der Abgabe auf Elektrofahrzeuge dieses Bereichs sehr gering (Schätzungen zeigen für 2030 Bruttoeinnahmen von 5 Mio. Fr., für 2040 13 Mio. Fr.). Aus Sicht der Strassenfinanzierung kann daher darauf verzichtet werden, diese Fahrzeuge der Abgabe zu unterstellen.

Wo wird die Abgabe erhoben? (Räumlicher Geltungsbereich)

Alle im Zollgebiet der Schweiz (nachfolgend jeweils der Einfachheit halber und zum besseren Verständnis teilweise nur als «Schweiz» bezeichnet; s. auch nachfolgenden Exkurs) gefahrenen Kilometer sind abgabepflichtig. Diese Regelung hat bedeutende Auswirkungen auf die technische Ausgestaltung des Erhebungssystems, muss dieses doch zwischen den in der Schweiz und den im Ausland gefahrenen Kilometern unterscheiden können, was in der konkreten Umsetzung nicht einfach ist (s. auch die Ausführungen zum Erhebungssystem unter Ziff. 2.1.6). Das Zollgebiet wurde gewählt, weil auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Zollgebiet erhoben wird und die Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge im Schwerverkehr über das LSVA-System erfolgen soll. Damit kann vermieden werden, dass für den Schwerverkehr zwei unterschiedliche Erhebungssysteme zur Anwendung kommen. Dies reduziert den Aufwand sowohl auf Seite Bund als auch bei den Abgabepflichtigen. Beim LSVA-Erhebungssystem ist eine Unterscheidung zwischen «Inland» und «Zollgebiet» nicht vorgesehen.

Die Beschränkung der Abgabepflicht auf in der Schweiz gefahrene Kilometer wird auch deshalb gewählt, weil langfristig nicht ausgeschlossen werden kann, dass andere europäische Länder ebenfalls eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf Elektrofahrzeuge erheben werden. Durch die räumliche Beschränkung der Abgabepflicht soll verhindert werden, dass Schweizer Fahrzeughalterinnen und -halter für im Ausland gefahrene Kilometer zweifach besteuert werden.

Bei den Mineralölsteuern ist der räumliche Geltungsbereich zwar auch auf das Zollgebiet der Schweiz begrenzt, indem die schweizerischen Mineralölsteuern beim Kauf des Treibstoffes im Zollgebiet anfallen. Der Treibstoff kann jedoch für Fahrten im In- und Ausland verwendet werden. So ist es auch möglich, dass Schweizer Fahrzeughalterinnen und -halter Treibstoff im Ausland tanken (weil dieser bspw. billiger ist), das Fahrzeug aber überwiegend für Fahrten in der Schweiz verwenden. Umgekehrt können im Ausland wohnhafte Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter Treibstoff in der Schweiz tanken und damit die schweizerische Mineralölsteuer entrichten, aber diesen mehrheitlich für Fahrten in ihrem Herkunftsland verwenden. Diesbezüglich zeigt eine fahrleistungsabhängige Abgabe nicht mehr die gleichen Auswirkungen wie die Mineralölsteuern.

Exkurs Zollgebiet

Das Zollgebiet ist das schweizerische Staatsgebiet mit den Zollanschlussgebieten, jedoch ohne die Zollausschlussgebiete (Art. 3 Abs. 1 Zollgesetz vom 18. März 2005¹⁸; ZG). Zum Zollanschlussgebiet gehört insbesondere das Fürstentum Liechtenstein. Zum Zollausschlussgebiet gehört die Gemeinde Samnaun.

Gemäss geltendem Zollanschlussvertrag¹⁹ zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein werden heute die in der Schweiz geltenden Mineralölsteuern auch auf dem Gebiet des Fürstentums fällig; dieses erhält einen Teil der Einnahmen (s. Art. 35 des Zollanschlussvertrags). Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Abgabe auf Elektrofahrzeuge auch in Liechtenstein erhoben werden wird. Daher wird vorliegend das Zollgebiet Schweiz als räumlicher Geltungsbereich festgelegt. Inwieweit das Fürstentum künftig eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge erheben will, bleibt jedoch ihm überlassen. Sollte sich das Fürstentum für eine andere Lösung entscheiden, müsste der räumliche Geltungsbereich der Abgabe auf Elektrofahrzeuge entsprechend angepasst werden.

2.1.3 Tarifmodelle (Bemessungsgrundlage und Abgabenhöhe)

Die Abgabe hat grundsätzlich die gefahrenen Kilometer (Fahrleistung) sowie das Fahrzeuggewicht als Bemessungsgrundlage. Die Tarifmodelle legen im Detail fest, wie viele Rappen für ein einzelnes abgabepflichtiges Fahrzeug pro gefahrenen Kilometer als Abgabe zu entrichten sind.

2.1.3.1 Grundprinzipien

Die dem neuen Bundesgesetz zugrunde liegenden Tarifmodelle gehen von folgenden Grundprinzipien aus:

- **Kompensation der Einnahmeausfälle:** Mit der Abgabe sollen die Finanzierung gesichert und das bisherige, mit den Mineralölsteuern erzielte Einnahmenniveau beibehalten werden. Ausfälle bei den Mineralölsteuern, welche sich durch den Wechsel von einem konventionellen Fahrzeug zu einem Elektrofahrzeug ergeben, sollen mit der neuen Abgabe kompensiert werden.
- **Äquivalenz der finanziellen Belastung für die Abgabepflichtigen:** Die neue Abgabe soll die Mineralölsteuern möglichst äquivalent/gleichwertig ersetzen. Der Charakter und die Wirkungsweise der Mineralölsteuer sollen so gut wie möglich beibehalten bzw. in ein Abgabesystem für Elektrofahrzeuge übertragen werden, so dass die finanzielle Belastung für die einzelne Halterin oder den einzelnen Halter eines konventionellen Fahrzeugs und eines vergleichbaren Elektrofahrzeugs in etwa gleich hoch ausfällt. Zwei Faktoren beeinflussen, wieviel Mineralölsteuern die einzelne Fahrzeughalterin oder der einzelne Fahrzeughalter bezahlt: Es sind dies einerseits der spezifische Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs sowie andererseits die Fahrleistung (gefahrte Kilometer). Mit der fahrleistungsabhängigen Abgabe soll für die einzelne Nutzerin und den einzelnen Nutzer eines konventionellen Fahrzeugs bei einem Wechsel auf ein Elektrofahrzeug die Mobilität weder verteuert noch verbilligt werden, und es sollen auch keine zusätzlichen Einnahmen erzielt werden.

Um insbesondere die Äquivalenz der finanziellen Belastung gut abzubilden, wurde beim Tarifmodell eine zweistufige Tariffdifferenzierung vorgenommen.

1. Stufe der Tariffdifferenzierung: Tarifmodelle nach Fahrzeugart resp. Abgabekategorien

Die verschiedenen Fahrzeugarten weisen teilweise sehr unterschiedliche spezifische Treibstoffverbräuche auf. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Mineralölsteuerbeträge pro 100 km. Die Tarife werden daher in einer ersten Stufe nach Fahrzeugarten differenziert. Allerdings wird aus praktischen Gründen nicht für jede Fahrzeugart ein eigenes Tarifmodell erstellt, da die Anzahl der Fahrzeugarten relativ hoch ist und gleichzeitig einige Fahrzeugarten nur wenige Fahrzeuge umfassen (s. Anhang 1). Deshalb werden ähnliche Fahrzeugarten zu Abgabekategorien zusammengefasst. Die nachfolgende Tabelle

¹⁸ SR 631.0

¹⁹ Vertrag vom 29. März 1923 zwischen der Schweiz und Liechtenstein über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet (SR 0.631.112.514)

zeigt, wie die verschiedenen Fahrzeugarten gemäss der Verordnung vom 19. Juni 1995²⁰ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) auf die verschiedenen Abgabekategorien aufgeteilt werden.

Abbildung 4: Aufteilung Fahrzeugarten auf die Abgabekategorien

Abgabekategorie	Fahrzeugarten (gemäss VTS)	VTS
Personenwagen	Personenwagen	Art. 11 Abs. 2 Bst. a
Leichte Nutzfahrzeuge (bis 4,25t ²¹)	Kleinbusse Lieferwagen Leichte Motorwagen	Art. 11 Abs. 2 Bst. c Art. 11 Abs. 2 Bst. e Art. 11 Abs. 3
Schwere Nutzfahrzeuge		
<i>Gütertransport</i>	Lastwagen Leichte Sattelmotorfahrzeuge Schwere Sattelmotorfahrzeuge Sattelschlepper Schwere Motorwagen	Art. 11 Abs. 2 Bst. f Art. 11 Abs. 2 Bst. i Art. 11 Abs. 2 Bst. i Art. 11 Abs. 2 Bst. i Art. 11 Abs. 3
<i>Personentransport</i>	Gesellschaftswagen Gelenkbusse Schwere Personenwagen	Art. 11 Abs. 2 Bst. d Art. 11 Abs. 2 Bst. k Art. 11 Abs. 2 Bst. b
Motorräder	Motorräder Kleinmotorräder Dreirädrige Motorfahrzeuge Leichtmotorfahrzeuge Kleinmotorfahrzeuge	Art. 14 Bst. a Art. 14 Bst. b Art. 15 Abs. 1 Art. 15 Abs. 2 Art. 15 Abs. 3
Motorfahrräder	Schnelle Motorfahrräder Elektro-Stehroller Schwere Motorfahrräder	Art. 18 Bst. a Art. 18 Bst. d Art. 18 Bst. e

2. Stufe der Tariffdifferenzierung innerhalb der Abgabekategorie nach Gesamtgewicht

Um das Grundprinzip der Äquivalenz, d.h. den Charakter und die Wirkungsweise der Mineralölsteuern, so gut wie möglich in ein Abgabesystem für Elektrofahrzeuge zu übertragen, ist innerhalb der verschiedenen Abgabekategorien eine weitere Tariffdifferenzierung notwendig. Diese zweite Stufe der Tariffdifferenzierung erfolgt anhand des Gesamtgewichts der Fahrzeuge. Das Gesamtgewicht weist eine hohe Korrelation zum Treibstoffverbrauch und somit zu den zu entrichtenden Mineralölsteuern auf und ist somit aus Sicht der Äquivalenz ein gutes Differenzierungsmerkmal. Zudem ist das Gesamtgewicht im Fahrzeugausweis sowie im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ)²² einheitlich vorhanden, und auch die LSVa bemisst sich nach dem Gesamtgewicht. Dadurch eignet sich dieses auch aus Sicht des Vollzugs und der Einheitlichkeit gut als Differenzierungsmerkmal.

Grundsätzlich gilt daher für die Tarifmodelle mit der Fahrleistung als Bemessungsgrundlage: Je höher das Gesamtgewicht, umso höher der Tarif pro Kilometer.

Da das Gesamtgewicht hinsichtlich Einheitlichkeit der Datengrundlagen und beim Vollzug Vorteile gegenüber dem Leergewicht aufweist, wird das Gesamtgewicht als Tariffdifferenzierungskriterium bevorzugt (Ausführungen zum Leergewicht finden sich im folgenden Abschnitt).

²⁰ SR 741.41

²¹ Siehe Ziffer 2.1.3.3.

²² Das vom ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen betriebene Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) ist eine Datenbank, in der unter anderem 21 Mio. Fahrzeug-Datensätze gespeichert sind.

Geprüfte, aber verworfene Differenzierungskriterien

Geprüft wurde auch die Verwendung des **Leergewichts** anstelle des Fahrzeuggesamtgewichts. Bei den konventionellen Personen- und Lieferwagen weist das Leergewicht eine marginal höhere Korrelation zum Treibstoffverbrauch und damit zum Mineralölsteuerbetrag auf als das Gesamtgewicht, wodurch es betreffend Äquivalenz theoretisch zu bevorzugen wäre. Bei Lieferwagen betrifft dies insbesondere jene Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht an der Grenze zum höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen.

Mit Blick auf weitere Fahrzeugarten, wie beispielsweise die schweren Nutzfahrzeuge, zeigt sich, dass das Gesamtgewicht für Nutzfahrzeuge als Differenzierungskriterium besser geeignet ist, da im kommerziellen Verkehr eine hohe Auslastung (Gewicht, aber auch Volumen) angestrebt wird und in der Praxis das effektive Gewicht somit näher am Gesamt- als am Leergewicht liegt und der Verbrauch deshalb stärker mit dem Gesamtgewicht korrelieren dürfte als das Leergewicht.

Das Leergewicht weist zudem den Nachteil auf, dass es im Fahrzeugausweis bzw. IVZ nicht einheitlich erfasst ist. Dadurch wäre eine möglichst einheitliche Bemessungsgrundlage und damit eine Gleichbehandlung der Abgabepflichtigen nicht garantiert.

Eine uneinheitliche Verwendung des Gewichts (teilweise Gesamtgewicht, teilweise Leergewicht) als Tariffdifferenzierungskriterium bei verschiedenen Abgaben könnte im Vollzug zu Missverständnissen bzw. Fehlern führen und würde die Nachvollziehbarkeit beeinträchtigen. Auch aus Sicht des Abgabepflichtigen würde die uneinheitliche Verwendung des Fahrzeuggewichts zu Verwirrung führen.

Weiter wurde geprüft, ob die **Motorleistung** als zusätzliches Differenzierungskriterium für die Tarifhöhe verwendet werden soll. Die statistischen Analysen haben zwar gezeigt, dass bei Benzin-/Dieselfahrzeugen die Motorleistung (in Kombination mit dem Fahrzeuggewicht) den spezifischen Treibstoffverbrauch gut erklären kann. Bei Elektrofahrzeugen besteht jedoch keine ausreichende Korrelation zwischen Motorleistung und Energieverbrauch, was eine belastbare und robuste Modellbildung nach dem Differenzierungskriterium «Motorleistung» verunmöglicht. Die zusätzliche Verwendung der Motorleistung als Differenzierungskriterium in einem Tarifmodell für Elektrofahrzeuge verbessert die angestrebte Äquivalenz deshalb nicht. Vielmehr besteht die Gefahr, dass es bei Verwendung der Motorleistung in einem Tarifmodell zu Ausreissern oder grösseren Verwerfungen kommt, die das ganze Tarifmodell in Frage stellen können. Zudem würde es auch die Erfassung bzw. den Vollzug zusätzlich verkomplizieren.

2.1.3.2 Tarifmodell Abgabekategorie «Personenwagen»

Die Personenwagen bilden zahlenmässig die mit Abstand grösste Kategorie der Fahrzeuge. Am 31. Dezember 2024 waren rund 4,8 Millionen Personenwagen im IVZ registriert. Damit sind rund 74 Prozent aller im IVZ registrierten Fahrzeuge Personenwagen.

Um zu erreichen, dass Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen einen möglichst äquivalenten Abgabebetrag wie bei einem vergleichbaren Benzin-/Dieselfahrzeug mit den Mineralölsteuern entrichten, hängt die Tarifhöhe pro Kilometer vom Fahrzeuggewicht (Gesamtgewicht) ab: je schwerer das Fahrzeug, umso höher der Tarif pro Kilometer.

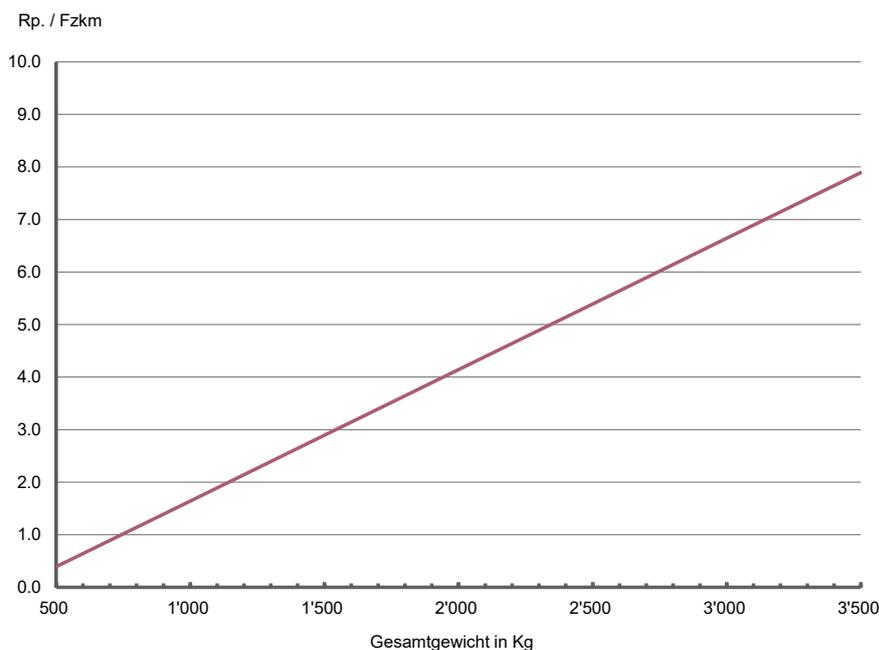
Mit der Berücksichtigung des Gesamtgewichts soll der Effekt des spezifischen Treibstoffverbrauchs bei den Benzin-/Dieselfahrzeugen auf die Mineralölsteuerbelastung nachgebildet werden.

Für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) kommt die folgende Grundformel zur Anwendung:

$$\text{Abgabetarif PW (Rp./km)} = 5,1 \text{ Rp.} + 0,0025 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 2'383 \text{ kg})$$

Die Gleichung besagt vereinfacht Folgendes: Wenn das abgabepflichtige Fahrzeug schwerer bzw. leichter ist als das durchschnittliche Fahrzeuggewicht, dann erhöht bzw. reduziert sich der Tarif um 0,25 Rappen pro 100 Kilogramm (bzw. 0,0025 Rp. pro kg), ausgehend vom Referenztarif von 5,1 Rappen. Weitere Rechenbeispiele finden sich unter Ziffer 3.2. Im Anhang 5 sind die Tarife tabellarisch pro 100 km aufgelistet (in der Tabelle sind die Beträge auf eine Dezimalstelle gerundet).

Abbildung 5: Tarifmodell für Personenwagen (BEV)



Das vorliegende Tarifmodell wurde in drei Schritten ausgearbeitet.

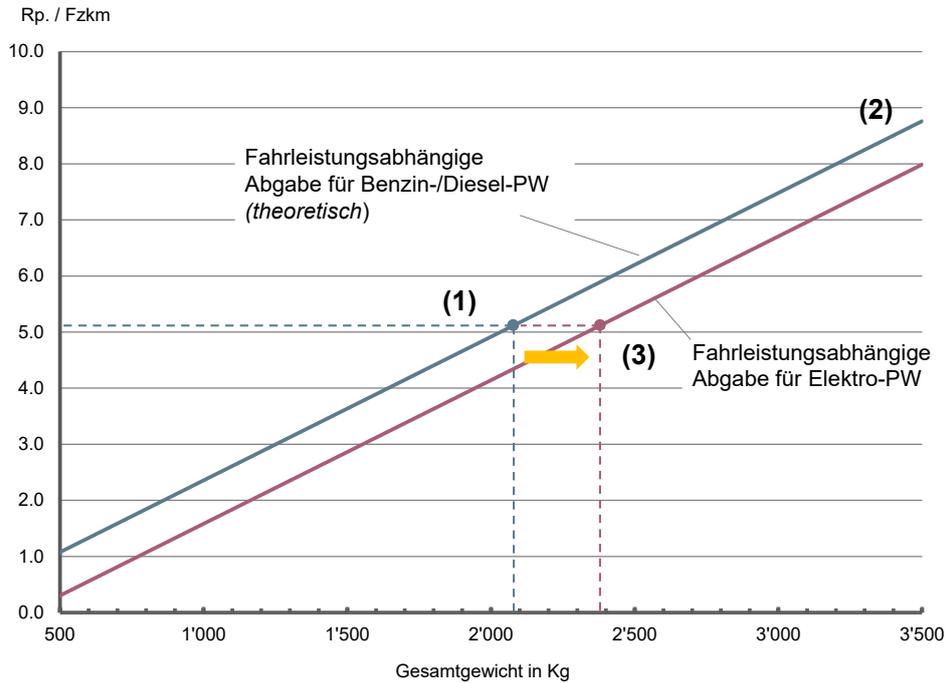
- (1) Herleitung des «Referenztarifs»:** Als Referenztarif (Rp./km) gilt jener Tarif, welcher sich aufgrund des durchschnittlichen spezifischen Treibstoffverbrauchs von Benzin- und Dieselfahrzeugen und den Mineralölsteuertarifen umgerechnet pro Kilometer ergibt.
Der durchschnittliche prognostizierte Treibstoffverbrauch im Jahr 2030 kann dem Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA, s. nachfolgenden Exkurs) entnommen werden und beträgt 6,9 Liter pro 100 Kilometer. Dieser Verbrauch entspricht umgerechnet einem Mineralölsteuerbetrag von 5,1 Rappen pro Kilometer. Der Referenztarif wird mit dem durchschnittlichen Fahrzeuggewicht (dem Referenzgewicht) gleichgesetzt. Dieser Betrag wäre für eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge fällig, wenn für alle Elektrofahrzeuge der gleiche Tarif gelten würde, bzw. wenn alle Personenwagen eine einheitliche fahrleistungsabhängige Abgabe entrichten würden.
- (2) Herleitung der Tarifgleichung für Benzin-/Dieselfahrzeuge:** Auf Basis der in den Jahren 2019–2024²³ neu zugelassenen Benzin- und Dieselfahrzeuge (für welche die spezifischen Treibstoffverbräuche gemäss WLTP²⁴ und das Fahrzeuggewicht bekannt sind) wurde anhand der Angaben zum Treibstoffverbrauch (WLTP) und der Mineralölsteuertarife mittels einer Regressionsanalyse eine Tarifgleichung für eine theoretische fahrleistungsabhängige Abgabe für Benzin-/Dieselfahrzeuge in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts abgeleitet. Damit wird die Steigung der Geraden in der Abbildung 5 definiert (0,0025 Rp./kg). Das heisst, dass mit jedem zusätzlichen Kilogramm Fahrzeuggewicht der Abgabetarif um 0,0025 Rappen pro Kilogramm steigt. Die Tarifgleichung wurde so konzipiert, dass sie möglichst gut die fiskalische Belastung der Benzin-/Dieselfahrzeuge durch die Mineralölsteuer pro Kilometer widerspiegelt. Diese Tarifgleichung bildet die Basis für den nächsten Schritt.
- (3) Übertragung auf Elektrofahrzeuge (BEV):** Gemäss den statistischen Analysen sind reine BEV-Personenwagen aktuell im Durchschnitt 302 Kilogramm resp. 14,5 Prozent schwerer als Benzin-/Dieselfahrzeuge (Durchschnittsgewicht 2'081 kg). Dies dürfte u.a. auf die relativ schweren Batterien zurückzuführen sein. Damit die Elektrofahrzeuge aufgrund der Tarifgleichung für Benzin-/Diesel, welche auf dem Fahrzeuggesamtgewicht basiert, nicht benachteiligt werden, wird das Tarifmodell entsprechend kalibriert und die Gerade parallel nach rechts verschoben bzw. das Referenzgewicht für Elektrofahrzeuge um 302 Kilogramm erhöht. Damit wird erreicht, dass ein Elektrofahrzeug mit

²³ Es werden Fahrzeuge berücksichtigt, die zwischen dem 01.01.2019 und dem 01.07.2024 in Verkehr gesetzt wurden).

²⁴ Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP); Standardisierter Messverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen (Schadstoff- und CO₂-Emissionen) und des Treibstoff- bzw. Energieverbrauchs von Kraftfahrzeugen

einem durchschnittlichen Fahrzeuggesamtgewicht den gleichen bzw. äquivalenten Abgabetarif bezahlt wie ein Benzin-/Dieselfahrzeug mit dem durchschnittlichen Fahrzeuggesamtgewicht.

Abbildung 6: Schematische Darstellung zur Herleitung des Tarifmodells für BEV



Das gewählte Tarifmodell mit der Differenzierung nach Fahrzeuggesamtgewicht erfüllt die Anforderungen an die Äquivalenz gut und ist für die Abgabepflichtigen einfach verständlich und damit nachvollziehbar. Es kann auch erhebungstechnisch umgesetzt werden, da das Fahrzeuggesamtgewicht sowohl im Fahrzeugausweis als auch im IVZ aufgeführt ist.

Für PHEV wird der Abgabebetrag um 50 Prozent reduziert, weil diese Fahrzeuge nicht ausschliesslich mit elektrischer Energie, sondern auch mit Benzin- oder Dieselöl angetrieben werden und bei diesen Treibstoffen bereits Mineralölsteuern anfallen. Mit der Tarifreduktion soll eine Doppelbesteuerung vermieden werden. Die Reduktion um 50 Prozent orientiert sich an den neuesten Erkenntnissen, dass in Realität der elektrische Fahranteil (Nutzfaktor) bei PHEV deutlich kleiner ist als bisher im WLTP-Messverfahren angenommen wurde. Entsprechend werden ab 2025 auch die WLTP-Messfahren angepasst.

Exkurs: Mineralölsteuertarife

Für die Berechnung des Referenztarifes wurde auf die im MinöStG festgelegten Tarife abgestützt. Die bereits von den eidgenössischen Räten am 30. September 2016²⁵ beschlossene, aber noch nicht in Kraft gesetzte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter ist in den Berechnungen zur Herleitung der Tarifmodelle nicht berücksichtigt, da offen ist, ob und zu welchem Zeitpunkt die Erhöhung effektiv in Kraft gesetzt werden könnte. Die Inkraftsetzung der Erhöhung ist abhängig vom Stand der Reserven des NAF. Daher soll die Entwicklung der Reserven während der weiteren Bearbeitung der vorliegenden Vorlage beobachtet werden und allenfalls im Rahmen der weiteren Prozessschritte die Tarifberechnungen falls notwendig angepasst werden. Bei einer allfälligen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags durch den Bundesrat um 4 Rappen pro Liter würden entsprechend auch die Tarife für die Abgabe erhöht.

Mineralölsteuertarife gemäss MinöStG	Benzin (in Rp./l)	Dieselöl (in Rp./l)
Grundsteuer (Art. 12 Abs. 1 bzw. Anhang 1 Mineralölsteuertarif)	43,12	45,87
Zuschlag (Art. 12 Abs. 2)	30,00	30,00
Total	73,12	75,87

Diese Tarife weichen von der geltenden Verordnung vom 1. Juli 2020²⁶ über die Anpassung der Mineralölsteuersätze für Benzin und Dieselöl ab. Gemäss MinöStG werden für erneuerbare Treibstoffe Steuererleichterungen gewährt, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind (s. Art. 12b MinöStG). Gleichzeitig werden die Einnahmeausfälle, die mit der Steuererleichterung einhergehen, durch höhere Steuertarife bei den Mineralölsteuern auf Benzin und Dieselöl kompensiert (Art. 12e MinöStG). Der Bundesrat hat deshalb die Steuersätze mit der Verordnung vom 1. Juli 2020 erhöht. In der Regel werden erneuerbare Treibstoffe dem normalen Benzin und Dieselöl beigemischt, so dass am Schluss an der Tanksäule im Durchschnitt letztendlich nicht mehr bezahlt werden muss. Für die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Abgabe sind demnach die Tarife gemäss MinöStG massgebend.

Exkurs: Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA)

Das HBEFA²⁷ stellt Emissionsfaktoren (z.B. CO₂) für die gängigsten Fahrzeugtypen für die Jahre 1990 – 2060 zur Verfügung. Es ist neben dem IVZ die zentrale Datengrundlage für die Herleitung der Tarifmodelle für die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Aus dem HBEFA können Ergebnisse zur Flottenentwicklung, Entwicklung der Verkehrsaktivität nach Segmenten (Teilmenge einer Fahrzeugkategorie) und insbesondere den Emissionen entnommen werden. Für die Herleitung der Tarifmodelle für eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen wurden sowohl die Energie- bzw. Treibstoffverbräuche bei konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen differenziert nach den Segmenten (Fahrzeugarten, Antriebstechnologie, Kraftstoff, Gewichtsklassen) als auch die Fahrleistungen verwendet.

Die Flottenentwicklung (Flottengrösse, -zusammensetzung) für die Schweiz wird ausgehend vom zuletzt bekannten Ist-Bestand gemäss IVZ und den Neuzulassungen sowie den Ausserverkehrssetzungen in jedem der späteren Jahre bis 2060 in der Datenbank HBEFA modelliert. Die Ausserverkehrssetzungen basieren auf altersabhängigen Überlebenswahrscheinlichkeiten. Die Prozentwerte geben die Wahrscheinlichkeit an, mit der ein Fahrzeug, das ein bestimmtes Alter hat, noch ein weiteres Jahr in der Flotte bleibt. Die Werte basieren auf der Auswertung unterschiedlicher Jahresstände des IVZ. Für die Herleitung der Tarifmodelle wurde auf die Ex-Post Daten bis 2022 zurückgegriffen.

²⁵ AS 2017 6825 Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG), Anhang, Ziffer 1 Mineralölsteuergesetz, Art. 12 Abs. 2

²⁶ SR 641.613

²⁷ <https://www.hbefa.net/de/startseite>

Die künftige Fahrleistung orientiert sich für die Schweiz an den jeweils aktuellen Verkehrsperspektiven des Bundes (aktuell VP 2050, Szenario Basis).²⁸

Die Entwicklung der Energieeffizienz stützt sich einerseits auf WLTP-CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge gemäss den Angaben im Rahmen der Typenprüfung. In der Schweiz werden die Daten aus dem TARGA²⁹ genutzt. Andererseits basiert die Energieeffizienz auf Analysen zum Real-World-Verbrauch von PW basierend auf Online-Tankjournalen³⁰ (ICCT, Tietge et al. 2020; Notter et al. 2022). Ergänzend wird der Treibstoffverbrauch jährlich mit dem nationalen Treibstoffabsatz kalibriert.³¹

Das HBEFA ist eine Standard-Datenquelle für Emissionsberechnungen. Es ist das Produkt einer gemeinsamen Anstrengung von Behörden und Entwicklungspartnern in sechs Ländern (CH, DE, AT, SE, NO, FR). Das HBEFA wurde beispielsweise auch für die Modellierung des Strassenverkehrs für die Schweizer Energieperspektiven 2050+ des Bundes verwendet.

2.1.3.3 Tarifmodell Abgabekategorie «leichte Nutzfahrzeuge»

Zu den leichten Nutzfahrzeugen werden vorliegend die Lieferwagen, die leichten Motorwagen und die Kleinbusse gezählt. Zusammen machen sie rund 8 Prozent des gesamten Fahrzeugbestandes aus, wobei die Lieferwagen mit rund 445'000 Fahrzeugen und einem Anteil von knapp 7 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand den höchsten Anteil innerhalb der Abgabekategorie der leichten Nutzfahrzeuge ausmachen.

Exkurs: Leichte Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb und Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg

Mit der Botschaft vom 28. Mai 2025³² zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (Weiterentwicklung der LSVA) hat der Bundesrat entschieden, dass leichte Nutzfahrzeuge, die das maximal zulässige Gesamtgewicht von 3500 kg nur wegen des emissionsfreien Antriebs (Batterie oder Wasserstoff) um maximal 750 kg überschreiten, dauerhaft von der LSVA befreit werden sollen. Damit wird die vom Parlament angenommene Motion 18.3420 Bourgeois «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie» auch im Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997³³ über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz; SVAG) umgesetzt. Die Befreiung von Bourgeois-Fahrzeugen erfordert keine Anpassung am SVAG. Sie werden in der Revision der SVAV in den Katalog von ausgenommenen Fahrzeugtypen in Artikel 2 Absatz 1 SVAV aufgenommen.

Leichte elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen bis maximal 4,25 Tonnen werden daher bei der Abgabe auf Elektrofahrzeuge dem Tarifmodell der leichten Nutzfahrzeuge zugeordnet und nicht den Tarifmodellen der schweren Nutzfahrzeuge. Mit dieser Einteilung soll eine koordinierte Umsetzung zwischen LSVA und der neuen Abgabe sichergestellt werden.

Das Vorgehen zur Herleitung der Tarife für die leichten Nutzfahrzeuge ist grundsätzlich analog zu den Personenwagen und basiert auf denselben Datengrundlagen (s. Ziff. 2.1.3.2). Der durchschnittliche spezifische Treibstoffverbrauch für ein konventionelles leichtes Nutzfahrzeug beträgt 8,8 Liter pro 100 Kilometer (HBEFA, für das Jahr 2030). Daraus resultiert ein Betrag von 6,7 Rappen pro Kilometer mit der

²⁸ ARE 2022: Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, Schlussbericht. 8. April 2022.

²⁹ TARGA steht für «*Technische Angaben Rauch, Geräusch, Abgas*». Es handelt sich um eine Fachanwendung, die für die schweizerischen Zulassungs-, Prüf- und Kontrollbehörden sowie für die Motorfahrzeugkontrolle des Fürstentums Liechtenstein entwickelt wurde. In TARGA werden Typenscheine und Datenblätter verwaltet, die technische Angaben und Emissionsdaten aller Fahrzeuge enthalten. TARGA wurde per Ende 2024 bzw. Anfang 2025 ausser Betrieb genommen und durch das Nachfolgesystem IVITA-S (Initial Vehicle Information and Type Approval System) ersetzt.

³⁰ Zum Beispiel : www.spritmonitor.de

³¹ Siehe <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/statistik-und-geodaten/energiestatistiken/energieverbrauch-nach-bestimmungsfaktoren.html>

³² BBI 2025 2133

³³ SR 641.81

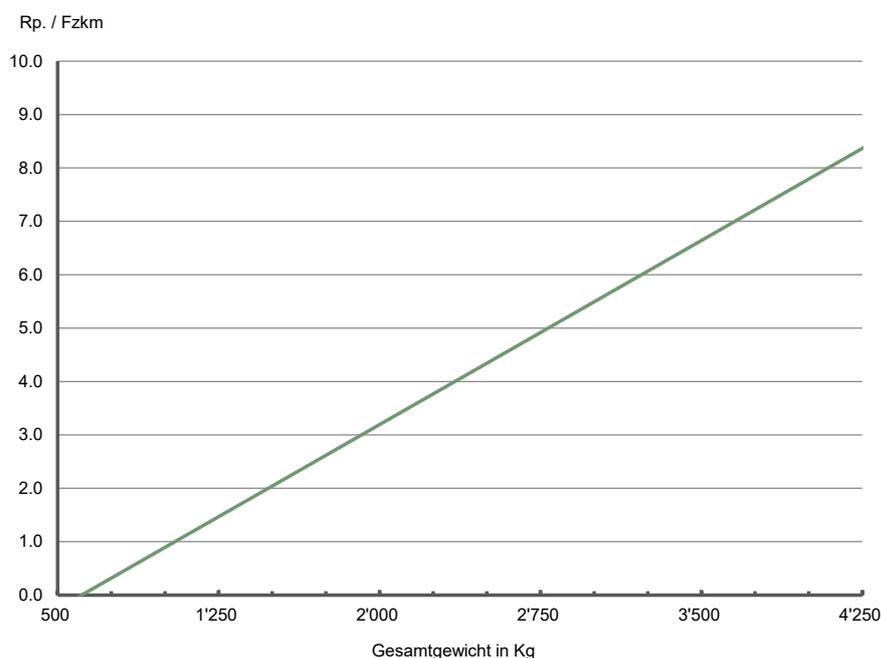
Mineralölsteuer. Dieser Betrag stellt den Referenztarif dar.

Die Abhängigkeit des Treibstoffverbrauchs vom Fahrzeuggewicht wurde anhand der im IVZ vorhandenen Daten (WLTP) ermittelt. Für die leichten Nutzfahrzeuge resultiert für das Gesamtgewicht eine Steigung der Tarifgeraden von 0,23 Rappen pro 100 Kilogramm.

Konventionelle leichte Nutzfahrzeuge weisen im Durchschnitt ein Gesamtgewicht von 3'079 Kilogramm auf. Im Vergleich zu den Personenwagen sind bei den batterieelektrisch angetriebenen leichten Nutzfahrzeugen noch zu wenige Fahrzeuge im Einsatz, um das durchschnittliche Mehrgewicht der Elektrofahrzeuge statistisch zuverlässig herzuleiten. Für das Mehrgewicht wird daher derselbe prozentuale Wert von 14,5 Prozent herangezogen, wie er für die Personenwagen berechnet wurde. Für batterieelektrische leichte Nutzfahrzeuge resultiert dadurch ein Referenzgewicht von 3'525 Kilogramm.

$$\text{Abgabebetrag LNF (Rp./km)} = 6,7 \text{ Rp.} + 0,0023 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 3'525 \text{ kg})$$

Abbildung 7: Tarifmodell für leichte Nutzfahrzeuge (BEV)



Für PHEV wird der Abgabebetrag um 50 Prozent reduziert, weil diese Fahrzeuge auch mit Benzin- oder Dieselöl angetrieben werden und bei diesen Treibstoffen bereits die Mineralölsteuern anfallen (s. auch Ausführungen zum Tarifmodell «Personenwagen»).

2.1.3.4 Tarifmodelle Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge»

Schwere Nutzfahrzeuge sind schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen. Aktuell sind rund 78'000 schwere Nutzfahrzeuge in der Schweiz immatrikuliert, was 1,2 Prozent des Fahrzeugbestands entspricht. Die mit Abstand häufigste Fahrzeugart dieser Abgabekategorie ist der Lastwagen mit rund 47'000 Fahrzeugen, gefolgt von den Sattelschleppern mit 13'000 Fahrzeugen. Im IVZ werden die in Abbildung 8 aufgeführten Fahrzeugarten differenziert, die alle den schweren Nutzfahrzeugen (SNF) zuordnen sind und für die heute (teilweise) Mineralölsteuern anfallen. Zusätzlich wird zwischen Fahrzeugarten unterschieden, welche dem Personen- und dem Gütertransport dienen.

Abbildung 8: Fahrzeugarten der Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge»

Fahrzeugart (FZA)	Unterkategorie
Schwerer Motorwagen	Personen- oder Gütertransport
Gesellschaftswagen	Personentransport
Gelenkbus	Personentransport
Lastwagen	Gütertransport
Leichtes Sattelmotorfahrzeug ³⁴	Gütertransport
Schweres Sattelmotorfahrzeug	Gütertransport
Sattelschlepper	Gütertransport

Trolleybusse und Gelenktrolleybusse besitzen kein Strassenkontrollschild und sind nicht immatrikuliert. Sie sind entsprechend nicht abgabepflichtig.

Das grundsätzliche Vorgehen für die Herleitung des Tarifmodells für BEV gliedert sich nach denselben drei Schritten wie bei den Personenwagen (s. Ziff. 2.1.3.2):

- (1) Herleitung des Referenztarifs (auf Basis angenommener spezifischer Treibstoffverbrauchswerte 2030 für Verbrennerfahrzeuge)
- (2) Herleitung einer Tarifgleichung für Verbrennerfahrzeuge
- (3) Übertragung der Tarifgleichung auf BEV-Fahrzeuge (Korrektur für das aufgrund der Batterie typischerweise höhere Gewicht)

Tarifmodell für SNF im Gütertransport

Für die SNF im Gütertransport wurde analog zu den Personenwagen ein Tarifmodell entwickelt, bei dem der Tarif mit zunehmendem Gesamtgewicht bzw. Gesamtzugsgewicht steigt. Der durchschnittliche spezifische Treibstoffverbrauch für ein konventionelles schweres Nutzfahrzeug im Güterverkehr beträgt 27,0 Liter pro 100 Kilometer (HBEFA, für das Jahr 2030). Daraus resultiert ein Betrag von 20,5 Rappen pro Kilometer mit der Mineralölsteuer. Dieser Betrag stellt den Referenztarif dar. Der Wert für den durchschnittlichen spezifischen Treibstoffverbrauch stellt den nach Fahrleistung gewichteten Durchschnitt dar. Gemäss Auswertung der LSVA-Daten fallen 56 Prozent der im Jahr 2022 zurückgelegten Fahrleistung im schweren Güterverkehr auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 34 bis 40 Tonnen. Entsprechend fällt aufgrund dieses hohen Anteils der spezifische Treibstoffverbrauch hoch aus.

Die Steigung der Geraden (d.h. die Abhängigkeit des Treibstoffverbrauchs bzw. der anfallenden Mineralölsteuer vom Fahrzeuggewicht) für die Tarifgleichung für Verbrennerfahrzeuge wurde anhand einer linearen Regression der Durchschnittstarife der verschiedenen im HBEFA vorhandenen Fahrzeugkategorien und Gewichtsklassen erstellt. Demnach steigt die Abgabe um 0,4147 Rappen pro Tonne und Fahrzeugkilometer (bzw. 0,0004147 Rp./kg).

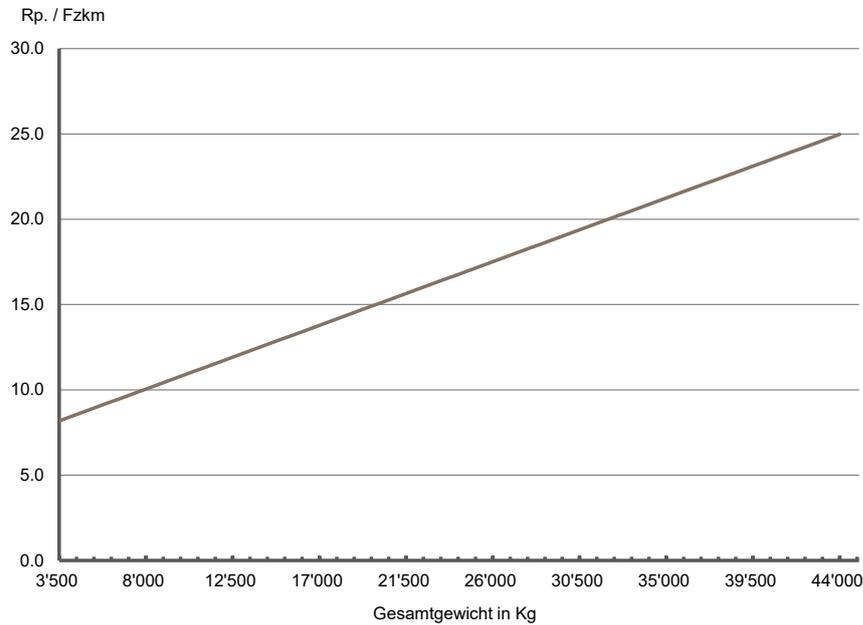
Im Durchschnitt beträgt das zulässige Gesamtgewicht eines schweren Verbrennerfahrzeugs 31,2 Tonnen (gewichtet nach Fahrleistungsanteilen je Gewichtsklassen). Da auch bei den SNF davon ausgegangen wird, dass die Elektrofahrzeuge schwerer sind als die Verbrennerfahrzeuge, muss die berechnete Tarifgleichung für die Verbrennerfahrzeuge korrigiert werden, um dem Mehrgewicht der Elektrofahrzeuge aufgrund der Batterie gerecht zu werden. Konkret wird die Tarifgerade für die Verbrennerfahrzeuge um 2 Tonnen nach rechts verschoben bzw. das Referenzgewicht um 2 Tonnen von 31,2 auf 33,2 Tonnen erhöht. Der Wert von 2 Tonnen beruht auf einer Regelung in der VTS (Art. 95 Abs. 1^{bis}), nach der das Gesamtgewicht für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb höchstens 2 Tonnen höher sein darf

³⁴ Leichte Sattelmotorfahrzeuge könnten den leichten Nutzfahrzeugen aber auch den schweren Nutzfahrzeugen zugeordnet werden. Der spätere Exkurs zur LSVA zeigt, dass diese je nach Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination als SNF gelten. Zudem bezieht sich die Einordnung in leichte und schwere Sattelmotorfahrzeuge lediglich auf das Gesamtgewicht des Sattelschleppers, nicht aber auf das Gewicht der Fahrzeugkombination als Ganzes. Vor diesem Hintergrund werden leichte Sattelmotorfahrzeuge vorliegend den schweren Nutzfahrzeugen zugeordnet. Zur Einordnung der Sattelschlepper siehe auch «LSVA - Merkblatt leichte Sattelschlepper»; www.bazg.admin.ch > Dokumentation > Formulare, Merkblätter Publikationen > Schwerverkehrsabgabe LSVA; <https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/dokumentation/publikationen/schwerverkehrsabgabe-lsva.html#1415039680>

als das reguläre Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugart. Mit dieser Verschiebung ergibt sich folgende Tarifgleichung:

$$\text{Abgabebetarif SNF-G (Rp./km)} = 20,5 \text{ Rp.} + 0,0004147 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 33'200 \text{ kg})$$

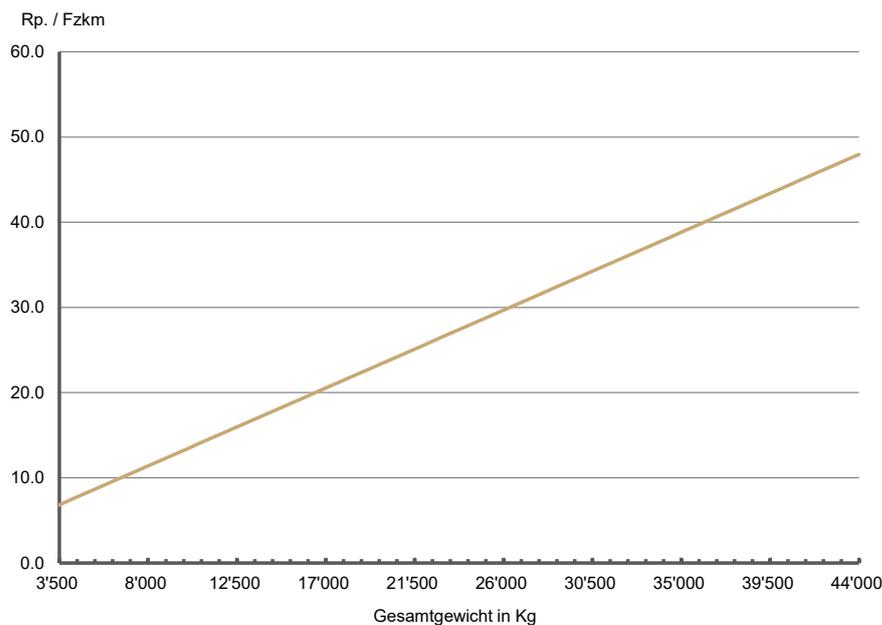
Abbildung 9: Tarifmodell für schwere Nutzfahrzeuge Güterverkehr (BEV)



Tarifmodell für SNF im Personentransport

Mit einem analogen Vorgehen zu den schweren Güterfahrzeugen wurde auch die Tarifgleichung für die Busse und Gesellschaftswagen ermittelt:

Abbildung 10: Tarifmodell für schwere Nutzfahrzeuge Personentransport (BEV)



Der spezifische Treibstoffverbrauch beträgt im Durchschnitt (gewichtet) 32,6 Liter pro 100 Kilometer (HBEFA, 2030), was zu einem Referenztarif von 24,7 Rappen pro Kilometer führt. Die Steigung der

Geraden (d.h. die Abhängigkeit des Treibstoffverbrauchs bzw. der anfallenden Mineralölsteuer vom Fahrzeuggewicht) für die Tarifgleichung für Verbrennerfahrzeuge wurde ebenfalls anhand einer linearen Regression der Durchschnittstarife der verschiedenen im HBEFA vorhandenen Fahrzeugkategorien und Gewichtsklassen erstellt. Demnach steigt die Abgabe um 1,0158 Rappen pro Tonne und Fahrzeugkilometer (bzw. 0,0010158 Rp./kg).

Im Durchschnitt beträgt das Gesamtgewicht eines schweren Verbrennerfahrzeugs 19,1 Tonnen (gewichtet nach Fahrleistungsanteilen je Gewichtsklassen). Wie auch bei den schweren Güterfahrzeugen wird der Wert für das Referenzgewicht bei den Elektrofahrzeugen um 2 Tonnen korrigiert und auf 21,1 Tonnen angehoben. Daraus resultiert für BEV die folgende Tarifgleichung für Busse und Gesellschaftswagen:

$$\text{Abgabetarif SNF-P (Rp./km)} = 24,7 \text{ Rp.} + 0,0010158 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 21'100 \text{ kg})$$

Für PHEV wird der Abgabebetrag bei den SNF um 50 Prozent reduziert, weil diese Fahrzeuge auch mit Benzin- oder Dieselöl angetrieben werden und bei diesen Treibstoffen bereits die Mineralölsteuern anfallen.

Hinweis: Gemäss Bundesbeschluss vom 15. März 2024³⁵ zum Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) werden ab dem 1. Januar 2026 die bisher gewährten Rückerstattungen für die Mineralölsteuer für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr entfallen (s. Art. 18 Abs. 1^{bis} MinöStG). Und ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Steuer für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmen ab dem 1. Januar 2030 nur insofern möglich, als die konzessionierten Transportunternehmen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen nicht möglich ist (s. Art 18 Abs. 1^{ter} MinöStG). Im Rahmen des Entlastungspakets 27 (EP 27) schlägt der Bundesrat vor, die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung für die konzessionierten Transportunternehmen ausserhalb des Ortsverkehrs auf 2027 vorzuziehen. Da die Abgabe auf Elektrofahrzeuge ab 2030 eingeführt werden soll, wurden für die Herleitung des Tarifmodells die Rückerstattungen der Mineralölsteuer für konzessionierte Transportunternehmen nicht mehr berücksichtigt und die ordentlichen Mineralölsteuertarife als Berechnungsgrundlage verwendet.

2.1.3.5 Tarifmodell Abgabekategorie «Motorräder»

Der Abgabekategorie der Motorräder sind neben den klassischen Motorrädern weitere motorradähnliche Fahrzeugarten unterstellt (Kleinmotorräder, Dreirädrige Motorfahrzeuge, Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge.). Der Bestand dieser Fahrzeugarten umfasst rund 767'000 Fahrzeuge, was einen Anteil von 11,8 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand ausmacht. Das klassische Motorrad (einspurige Motorfahrzeuge mit zwei Rädern; ohne Einschränkung hinsichtlich des Maximalgewichts oder der maximalen Motorleistung) bildet mit rund 713'000 Fahrzeugen die zahlenmässig bedeutendste Fahrzeugart innerhalb dieser Abgabekategorie.

Der spezifische Treibstoffverbrauch eines Motorrads beträgt circa 4,9 Liter pro 100 Kilometer (HBEFA, 2030), was umgerechnet auf die Mineralölsteuer 3,6 Rappen pro Kilometer ergibt. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015³⁶ (MZMV 2015) beträgt die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Motorrädern im Inland bzw. in der Schweiz rund 2'100 Kilometer. Im Durchschnitt fällt somit pro Benzin-Motorrad ein Betrag von rund 80 Franken pro Jahr an Mineralölsteuern an.

Aufgrund des im Vergleich zu den Personenwagen bedeutend geringeren Abgabebetrags wird auf die Erhebung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe verzichtet. Erhebungsaufwand und Abgabebetrag wären in einem ungünstigen Verhältnis. Auch zeigt sich, dass für die Erfassung der Fahrleistung bei den Motorrädern noch keine vergleichbaren Lösungen bestehen wie bei den Personenwagen. Statt einer fahrleistungsabhängigen Abgabe soll deshalb bei der Abgabekategorie der Motorräder eine pauschale Abgabe erhoben werden. Dies vereinfacht die Erhebung wesentlich, macht sie kostengünstig und auch für die abgabepflichtige Person kann der mit der Abgabe verbundene Aufwand auf ein Minimum reduziert werden. Um auch bei der pauschalen Abgabe bei den Elektrofahrzeugen eine gewisse Äquivalenz zu den Benzinfahrzeugen zu erreichen, wird die Jahrespauschale nach Gewichtsklassen differenziert, so

³⁵ BBI 2024 686

³⁶ Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern, 2017

dass schwerere Fahrzeuge eine höhere Abgabe entrichten als leichtere Fahrzeuge. Die Höhe des Preises der Jahrespauschalen ist von der durchschnittlichen Fahrleistung von Motorrädern gemäss MZMV von 2'100 Fzkm und von Verbrauchsdaten aus HBEFA abgeleitet.

Der Preis für die Jahrespauschale variiert abhängig vom Gesamtgewicht entsprechend nachfolgender Tabelle zwischen 45 und 150 Franken.

Abbildung 11: Jahrespauschalen Motorräder

Gewichts- klasse	Gesamtgewicht (in kg)	Jahrespauschale (in Fr.)
1	Bis 300	45.00
2	301–400	60.00
3	401– 500	80.00
4	501– 600	100.00
5	601–700	115.00
6	701–800	135.00
7	ab 801	150.00

Die Jahrespauschale erfüllt zwar das angestrebte Äquivalenzprinzip weniger gut als ein Tarifmodell, das die Abgabe nach der effektiven Fahrleistung des Einzelfahrzeugs bemisst. Dies kann jedoch durch die Vorteile bei der Erhebung gerechtfertigt werden, die bei Jahrespauschalen deutlich einfacher ausfällt, insbesondere weil die Erfassung der Fahrleistung wegfällt. Hierbei sinken nicht nur die Erhebungskosten für den Staat, sondern auch die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter profitieren von der einfacheren Erhebung (z.B. keine Selbstdeklaration der Jahresfahrleistung und gemeinsame Abrechnung der Steuer mit der kantonalen Motorfahrzeugsteuer). Gleichzeitig erlaubt eine Gewichts differenzierung eine Annäherung an die Äquivalenz.

2.1.3.6 Abgabekategorie «Motorfahräder»

Zu den Motorfahrädern gehören gemäss Artikel 18 VTS «schnelle Motorfahräder», «Leicht-Motorfahräder», «motorisierte Rollstühle», «Elektro-Stehroller» und «schwere Motorfahräder».

Gemäss Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe k und l der Verordnung vom 27. Oktober 1976³⁷ über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung; VZV) benötigen Leicht-Motorfahräder sowie Rollstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h kein Kontrollschild. Entsprechend sind diese Fahrzeugarten nicht immatrikuliert und deshalb von der Abgabe ausgenommen. Hingegen benötigen Rollstühle mit elektrischem Antrieb mit einer Geschwindigkeit über 10 km/h ein Kontrollschild. Um sämtliche Ausführungen von Rollstühlen mit elektrischem Antrieb gleich zu behandeln, werden alle elektrischen Rollstühle von der Abgabe ausgenommen.

Abgabepflichtig sind demnach:

- «schnelle Motorfahräder» (z.B. «schnelle E-Bikes»)
- «schwere Motorfahräder» (z.B. «schwere Cargo e-Bikes für Lasten- und Personentransport»)
- «Elektro-Stehroller»

Die Abgabe bei den Motorfahrädern soll in Form einer jährlichen Pauschale erhoben werden. In Anbetracht der berechneten Abgabenhöhe wird damit der Erhebungsaufwand möglichst geringgehalten. Die Abgabe beträgt 25 Franken pro Jahr.

Die Schwierigkeit bei der Herleitung des Abgabebetrags besteht darin, dass – im Gegensatz zu den Personenwagen – die Analogie bzw. Vergleichbarkeit zwischen Benzinfahrzeugen und Elektrofahrzeugen bei den Motorfahrädern nicht gut gegeben ist.

³⁷ SR 741.51

Da die fossil angetriebenen klassischen Mofas ebenfalls zu den Motorfahrzeugen gehören, wurde der Abgabebetrag für die elektrischen Motorfahräder behelfsmässig anhand der klassischen Mofas (Moped, bis 50 cm³, Höchstgeschwindigkeit von 30 bzw. 50 km/h) hergeleitet. Aufgrund des spezifischen Treibstoffverbrauchs fallen pro Kilometer bei einem Mofa 1,8 Rappen Mineralölsteuern an. Gemäss Mikrozensus beträgt die durchschnittliche Jahresfahrleistung für schnelle E-Bikes rund 1'300 Kilometer. Multipliziert man diese Jahresfahrleistungen mit dem von den Mofas abgeleiteten Abgabebetrag von 1,8 Rappen pro Kilometer, ergibt dies einen durchschnittlichen Abgabebetrag für E-Bikes von rund 25 Franken pro Jahr.

Die Abgabe soll eine jährliche Gültigkeitsperiode haben und in Form einer Vignette erhoben werden. Viele Kantone erheben die Haftpflichtversicherung ebenfalls mit einer Vignette. Eine gemeinsame Erhebung der Abgabe zusammen mit der kantonalen Versicherung ist zweckmässig und minimiert den Erhebungsaufwand sowie den Aufwand für die Abgabepflichtigen.

Aufgrund des im Jahr 2030 erwartenden Bestandes an schnellen E-Bikes von rund 200'000 Fahrzeugen (2021: 133'000) fallen bei einem Abgabebetrag von 25 Franken Einnahmen im Umfang von 5 Millionen Franken an.

2.1.4 Teilweise abweichende Tarifmodelle für ausländische Motorfahrzeuge

Auch im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge (ausländische Fahrzeuge) unterstehen der Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Eine Erhebung der Fahrleistung für ausländische Fahrzeuge stösst aber teilweise an Grenzen. Erstens, weil der Initialaufwand zur Erfassung/Registrierung der Fahrzeuge, die nur gelegentlich (sei dies einmal oder einige wenige Male) in der Schweiz unterwegs sind, im Verhältnis zum erwarteten Abgabebetrag unverhältnismässig hoch ist. Zweitens sind Inkasso, Kontrolle und Ahndung schwierig bzw. mit einem grossen Aufwand verbunden. Daher sollen für ausländische Fahrzeuge teilweise vereinfachte Lösungen zur Anwendung kommen bzw. angeboten werden.

Abbildung 12: Übersicht Tarifmodelle für ausländische Fahrzeuge

Abgabekategorie	Lösung für ausländische Fahrzeuge
Personenwagen	Wahl zwischen der Schweizer Lösung oder einem vereinfachten Ansatz mit zeitabhängigen pauschalen Abgaben (s. Ziff. 2.1.4.1, 2.1.4.2)
Leichte Nutzfahrzeuge	
Schwere Nutzfahrzeuge	Kein Unterschied, Tarifmodell gemäss Ziffer 2.1.4.3
Motorräder	Zeitabhängige pauschale Abgaben (s. Ziff. 2.1.4.4)
Motorfahräder	Nicht der Abgabe unterstellt (s. Ziff. 2.1.4.5)

2.1.4.1 Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Personenwagen»

Für ausländische Personenwagen soll ein Tarifmodell mit pauschalen Abgaben für verschiedene Aufenthaltsdauern angeboten werden. Der jeweilige Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer kann aber auch das Erhebungssystem der fahrleistungsabhängigen Abgabe wählen, welches für die Schweizer Fahrzeuge zur Anwendung kommt. Damit ist sichergestellt, dass im Ausland wohnhafte Personen nicht diskriminiert werden.

Die Bewegungsprofile von ausländischen Fahrzeugen können sehr unterschiedlich sein: Ein Tagesausflug in den Zoo Basel von Lörrach aus, eine Ferienfahrt nach Grindelwald oder das tägliche Pendeln über die Schweizergrenze nach Genf oder Bellinzona. Diese Beispiele zeigen, dass die damit verbundene Fahrleistung ganz unterschiedlich sein kann und damit auch der jeweilige Abgabebetrag. Die für Ausländerinnen und Ausländer angebotene Alternative mit zeitbezogenen pauschalen Abgaben kann den unterschiedlichen Bewegungsprofilen zwar nicht vollständig gerecht werden, ist aber erhebungstechnisch die einfachste Variante.

Das Tarifmodell der pauschalen Abgabe orientiert sich an der europäischen Wegekostenrichtlinie. Die Schweiz ist zwar nicht an diese gebunden, aber um mögliche Diskussionen mit der EU zu vermeiden, kann es vorteilhaft sein, wenn die Schweiz der Richtlinie in diesem Aspekt in den Grundzügen folgt.

Die Richtlinie steht zudem nicht im Widerspruch zu den dargelegten Grundprinzipien für die Ausgestaltung der Tarifmodelle (s. Ziff. 2.1.3.1). Die Richtlinie geht von einer Jahrespauschale aus und definiert die maximalen Obergrenzen für kürzere Zeitabschnitte in Prozent der Jahrespauschale.

Für das vorliegende Tarifmodell gelten als Eckwerte die Abgabebeträge für einen Tag und für ein Jahr. Ein einzelner Tagesbesuch bzw. eine kurze Fahrt in der Schweiz sollte nicht allzu viel kosten, auch im Vergleich zum Abgabebetrag, der für ein Schweizer Fahrzeug im Durchschnitt pro Tag anfällt. Die Jahrespauschale sollte ungefähr die Hälfte des Betrags ausmachen, der für ein Schweizer Fahrzeug bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung anfällt (Fr. 500.– bis Fr. 600.–). Dies mit der Überlegung, dass der Lebensmittelpunkt der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters im Ausland ist und angenommen wird, dass etwas weniger als die Hälfte der Jahresfahrleistung in der Schweiz zurückgelegt wird. Für die Gültigkeitsdauern dazwischen wurde grundsätzlich die Staffelung gemäss EU-Wegekostenrichtlinie verwendet.

Um die Komplexität gering zu halten und von der Einfachheit der Pauschale zu profitieren, wurde bei den nachfolgenden zeitabhängigen Tarifen für ausländische Personenwagen auf eine Differenzierung nach Fahrzeuggewicht verzichtet.

Abbildung 13: Zeitabhängige pauschale Abgaben für ausländische Personenwagen

Aufenthaltsdauer	Pauschale Abgabe (in Fr.)
1 Tag	5.00
1 Woche	15.00
2 Wochen	25.00
1 Monat	40.00
2 Monate	60.00
1 Jahr	250.00

2.1.4.2 Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «leichte Nutzfahrzeuge»

Auch Halterinnen und Halter von im Ausland immatrikulierten leichten Nutzfahrzeugen sollen zwischen einer fahrleistungsabhängigen Abrechnung und zeitabhängigen pauschalen Abgaben wählen können. Inländische leichte Nutzfahrzeuge bilden eine eigene Abgabekategorie und haben daher ein eigenes Tarifmodell. Bei den zeitabhängigen pauschalen Abgaben für ausländische Fahrzeuge sollen jedoch dieselben Tarife zur Anwendung kommen wie für die Personenwagen. Hauptbegründung hierfür ist, dass nicht in jedem Fall offensichtlich ist, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein leichtes Nutzfahrzeug oder um einen Personenwagen handelt. Die einheitliche Anwendung der zeitabhängigen pauschalen Abgaben für die Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» erleichtert den Vollzug (Kontrollen) und vermeidet Unsicherheiten bei den Abgabepflichtigen bezüglich der Zuordnung zu einer der beiden Abgabekategorien.

2.1.4.3 Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge»

Schwere Nutzfahrzeuge werden in aller Regel gewerblich genutzt. Damit es im Transportgewerbe zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt, ist es deshalb zwingend, dass für in- und ausländische Fahrzeuge dasselbe Tarifmodell gilt (s. Ziff. 2.1.3.4). Eine Pauschalabgabe wie für ausländische Personenwagen ist für im Ausland immatrikulierte schwere Nutzfahrzeuge daher ausgeschlossen.

2.1.4.4 Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorräder»

Im Ausland immatrikulierte Motorräder sind abgabepflichtig. Für diese Fahrzeuge gelten zeitabhängige pauschale Abgaben, weil diese vielfach nur sporadisch in der Schweiz verkehren. Die zeitliche Staffelung ist identisch mit jener für ausländische Personenwagen und die Höhe des zu entrichtenden Betrags für eine Periode entspricht der Hälfte des Betrags eines Personenwagens. Dies stellt eine Vereinfachung dar und ist begründet, da die zeitabhängigen Tarife für Personenwagen bereits eher tief sind. Im Gegensatz zu den in der Schweiz immatrikulierten Motorrädern sind die zeitabhängigen Pauschalen bis zu

einer Dauer von 2 Monaten bei den im Ausland immatrikulierten Motorrädern unabhängig vom Gewicht für alle Motorräder gleich. Eine Differenzierung würde das System einerseits für die Nutzenden unverständlich machen, andererseits sind die Pauschalen relativ tief, so dass eine Differenzierung nach Gewicht teilweise zu sehr tiefen Beträgen führen würde und den Erhebungsaufwand kaum rechtfertigen würde.

Bei der Jahrespauschale soll hingegen auch bei den im Ausland immatrikulierten Motorrädern eine Differenzierung der Abgabebeträge gelten – analog jener für in der Schweiz immatrikulierte Motorräder. Würde für die ausländischen Motorräder auch bei der Jahrespauschale die Hälfte des Abgabebetrags der Personenwagen gelten, hätte dies einen Abgabebetrag von 125 Franken zur Folge. Dieser Betrag wäre jedoch höher als die Jahrespauschale für alle Schweizer Motorräder mit einem Gewicht bis 700 Kilogramm. Um die ausländischen Halterinnen und Halter von Motorrädern nicht zu diskriminieren, gelten daher für diese dieselben Jahrespauschalen in Abhängigkeit des Gesamtgewichts wie für Schweizer Motorräder (s. Ziff. 2.1.3.5).

Abbildung 14: Zeitabhängige pauschale Abgaben für ausländische Motorräder

Aufenthaltsdauer	Pauschale Abgabe (in Fr.)
1 Tag	2.50
1 Woche	7.50
2 Wochen	12.50
1 Monat	20.00
2 Monate	30.00
1 Jahr	Jahrespauschale gemäss Ziffer 2.1.3.5

2.1.4.5 Tarifmodell für ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorfahräder»

Die Abgabe für inländische Motorfahräder ist mit 25 Franken pro Jahr relativ gering. Aus Gründen des Erhebungsaufwands im Verhältnis zu den Einnahmen sollen ausländische Motorfahräder, wenn sie in der Schweiz verwendet werden, nicht der Abgabepflicht unterstehen. Die Erhebung des vollen Abgabebetrages bei ausländischen Motorfahrädern wäre nicht verhältnismässig, da davon auszugehen ist, dass diese im Regelfall nur kurzzeitig in der Schweiz verkehren (z.B. bei einem Ferientaufenthalt).

2.1.5 Mehrwertsteuer im Zusammenhang mit den Mineralölsteuern

Gemäss geltendem Recht fällt beim Kauf von Treib- und Brennstoffen die Mehrwertsteuer an. Da die Mineralölsteuern auf Treibstoffen Bestandteil des Verkaufspreises sind, wird die Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent auch auf die Mineralölsteuern erhoben. Bei der Erhebung einer fahrleistungsabhängigen oder einer pauschalen Abgabe fällt beim Steuersubjekt jedoch keine Mehrwertsteuer an (s. Ziff. 5.4). Dies führt dazu, dass ein kleiner Teil der Mehrwertsteuereinnahmen langfristig verloren geht. Der Betrag, der verloren geht, ist geringer als 8,1 Prozent der gesamten Mineralölsteuereinnahmen. Dies liegt daran, dass nicht die gesamte Mehrwertsteuer, die die Unternehmen mit der ESTV abrechnen, auch in der Bundeskasse verbleibt. Handelt es sich beim Käufer des Treibstoffes um ein Unternehmen, das mehrwertsteuerpflichtig ist und den Treibstoff für eine steuerbare Tätigkeit verwendet, dann kann dieses die Mehrwertsteuer auf den Treibstoffkäufen als Vorsteuer abziehen. Diese Treibstoffe (inkl. Mineralölsteuer) sind dann nicht mehr mit der Mehrwertsteuer belastet.

Die ESTV schätzt, dass die gesamten auf den Mineralölsteuern generierten Mehrwertsteuereinnahmen jährlich rund 221 Millionen Franken betragen (Schätzung basierend auf Zahlen 2018, 2019, 2022 und 2023³⁸). Dies entspricht einem Anteil von ca. 5,0 Prozent an den durchschnittlichen Nettoerträgen der Mineralölsteuereinnahmen. Mit dem kontinuierlichen Rückgang der Mineralölsteuern geht somit auch

³⁸ Die Zahlen der Jahre 2020 und 2021 wurden aufgrund der Covid-Pandemie nicht einbezogen.

der geschätzte Betrag von 221 Millionen Franken kontinuierlich zurück. Bei Einführung der neuen Abgabe im Jahr 2030 beträgt der Ausfall bei der Mehrwertsteuer ohne Massnahmen rund 35–45 Millionen Franken (abhängig vom gewählten Referenzjahr).

Um die durch den Wegfall der Mehrwertsteuer auf Mineralölsteuern entstehenden Einnahmeverluste auszugleichen, können die Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe um 5,0 Prozent erhöht werden (Mehrwertsteueräquivalent). Dadurch wird gewährleistet, dass die Gesamteinnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Abgabe dem bisherigen Niveau entsprechen, das zuvor durch die Mineralölsteuern sowie die darauf erhobene Mehrwertsteuer erzielt wurde.

Die durch das Mehrwertsteueräquivalent generierten Einnahmen fliessen vollständig dem allgemeinen Bundeshaushalt zu (s. Ausführungen zu Art. 86 BV in Ziff. 3.1).

Anpassung der Abgabetarife mit einem «Mehrwertsteueräquivalent»

Die in der Ziffer 2.1.3 definierten Abgabetarife werden um das Mehrwertsteueräquivalent ergänzt. Hierfür wird die Tarifgleichung mit dem Faktor 1,05 multipliziert. Für die Personenwagen wird dies nachfolgend dargestellt. Inklusive der Mehrwertsteuer gelten folgende Abgabetarife:

Abgabekategorie Personenwagen

$$\text{Abgabetarif PW (Rp./km)} = 1,05 * (5,1 \text{ Rp.} + 0,0025 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 2'383 \text{ kg}))$$

$$\text{Abgabetarif PW (Rp./km)} = 5,4 \text{ Rp.} + 0,0026 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 2'383 \text{ kg})$$

Abgabekategorie leichte Nutzfahrzeuge

$$\text{Abgabetarif LNF (Rp./km)} = 7,0 \text{ Rp.} + 0,0024 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 3'525 \text{ kg})$$

Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge Gütertransport

$$\text{Abgabetarif SNF-G (Rp./km)} = 21,5 \text{ Rp.} + 0,0004354 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 33'200 \text{ kg})$$

Abgabekategorie schwere Nutzfahrzeuge Personentransport

$$\text{Abgabetarif SNF-P (Rp./km)} = 25,9 \text{ Rp.} + 0,00106659 \text{ Rp./kg} * (\text{Fahrzeuggesamtgewicht} - 21'100 \text{ kg})$$

Bei der Herleitung der pauschalen Abgaben unter der Ziffer 2.1.3 wurden die Beträge ebenfalls um 5 Prozent erhöht, jedoch auf ganze Zahlen gerundet und darauf geachtet, dass die Abstufungen zwischen den einzelnen Gewichtsklassen nachvollziehbar und annähernd gleich gross sind.

Abbildung 15: Jahrespauschalen Motorräder inkl. Mehrwertsteueräquivalent

Gewichts- klasse	Gesamtgewicht (in kg)	Jahrespauschale (in Fr.)
1	Bis 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401– 500	80.00
4	501– 600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	ab 801	160.00

2.1.6 Erhebung und Vollzug

2.1.6.1 Grundprinzipien

Dem Erhebungskonzept liegen folgende Prinzipien zu Grunde:

- **Anforderungen an das Erhebungssystem:** Die Erhebung der Abgabe soll einfach, effizient und kostengünstig sein. Manipulationsmöglichkeiten müssen eingeschränkt werden bzw. Manipulationen einfach erkennbar sein (Compliance by Design), so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe durch alle Abgabepflichtigen auch ohne kostspieligen Kontroll- und Durchsetzungsaufwand garantiert ist. Eine Anpassung an künftige, heute nicht absehbare technische Entwicklungen muss möglich sein. Der Verkehrsfluss, etwa an den Grenzübergängen, darf nicht beeinträchtigt werden. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben sind jederzeit einzuhalten, wobei neben der formalen Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen auch dem «Datenschutzempfinden» der Abgabepflichtigen Rechnung zu tragen ist.
- **Mitwirkungspflicht:** Die Abgabepflichtigen unterliegen der Mitwirkungspflicht. Sie müssen alle Massnahmen unterstützen, die für die Erhebung der Abgabe nötig sind. Insbesondere müssen sie die korrekte und vollständige Ermittlung und Übermittlung der Fahrleistung sicherstellen bzw. ermöglichen.
- **Wahlfreiheit:** Halterinnen und Halter von inländischen Fahrzeugen der beiden Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge können zwischen verschiedenen Ermittlungsarten (d.h. der Art, wie die Fahrleistung ermittelt werden soll) wählen. Dies gilt unter bestimmten Bedingungen auch für die inländischen schweren Nutzfahrzeuge für den Personentransport. Auch Halterinnen und Halter ausländischer Personenwagen und leichter Nutzfahrzeuge können wählen, ob sie die Abgabe pauschal entrichten oder nach Fahrleistung (über einen zugelassenen Anbieter) veranlagt werden möchten.
- **Keine geografische Lokalisierung der Fahrtbewegungen:** Der Bund bezieht nur Kilometerstände bzw. Fahrleistungen (Kilometerangaben), aber keine geografischen Koordinaten (Geodaten). Eine Geolokalisierung, ein Tracking oder ein Mobility-Pricing durch den Bund sind daher ausgeschlossen. Damit kann den im Bundesgesetz vom 25. September 2020³⁹ über den Datenschutz (Datenschutzgesetz; DSG) verankerten Grundsätzen «Privacy by Design» (Datenschutz durch Technikgestaltung) und «Privacy by Default» (Datenschutz durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen) entsprochen werden.
Eine Ausnahme bilden Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Bei diesen kommt grundsätzlich das Erhebungssystem der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Anwendung, über das geografische Koordinaten an den Bund übermittelt werden.
- **Fahrzeugseitige Erfassung der Fahrleistung:** Die Fahrleistung wird fahrzeugseitig erfasst. Dafür stehen grundsätzlich zwei Technologien zur Verfügung, nämlich einerseits der Kilometerzähler des Fahrzeugs und andererseits das Satellitennavigationssystem (GNSS; wie GPS, Galileo, GLONASS oder Beidou).
- **Ermittlung der Fahrleistung im Zollgebiet nur mittels technischer Erfassung:** Die Abgabe ist lediglich auf der Fahrleistung im Zollgebiet geschuldet. Eine Ausscheidung der im Ausland gefahrenen Kilometer bedingt eine technische Erfassung der Fahrleistung in Kombination mit GNSS-Daten, damit Grenzübertritte erkannt und Auslandkilometer eruiert werden können.

Exkurs: Abgabepflicht auf der gesamten Fahrleistung

Auf die Erfassung der Grenzübertritte (etwa mittels GNSS-Daten) könnte verzichtet werden, wenn die gesamte vom Fahrzeug erbrachte Fahrleistung, also auch jene ausserhalb der Schweiz, abgabepflichtig wäre. Dies würde das Erhebungssystem stark vereinfachen, da nur periodisch der Kilometerstand des Fahrzeugs übermittelt werden müsste. Falls im Ausland eine analoge Abgabe entrichtet werden muss, würde diese Lösung zu einer Doppelbesteuerung führen.

³⁹ SR 235.1

2.1.6.2 Übersicht

Die Abgabe soll grundsätzlich unabhängig vom Immatikulationsland auf allen in der Schweiz verkehrenden Strassenfahrzeugen und nur auf im Zollgebiet gefahrenen Strecken erhoben werden. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen und Rahmenbedingungen unterscheiden sich die Ermittlungsarten für die verschiedenen Abgabekategorien. Zu unterscheiden ist ebenfalls zwischen in- und ausländischen Fahrzeugen, weil für ausländische Fahrzeuge neben einer fahrleistungsabhängigen auch eine pauschale Abgabe zur Anwendung kommen soll (s. Ziff. 2.1.4). Pauschale Abgaben werden insbesondere deshalb vorgesehen, weil die Erhebung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bei einzelnen Abgabekategorien oder bei ausländischen Fahrzeugen schwierig umzusetzen oder unverhältnismässig wäre.

Insbesondere bei den Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge können verschiedene (technische) Arten zur Ermittlung der Fahrleistung zur Anwendung gelangen. Es gibt somit keine einheitliche Lösung.

In den Ziffern 2.1.6.1 bis 2.1.6.7 werden das Erhebungskonzept bzw. der Erhebungsprozess je Abgabekategorie im Detail erläutert. Auf die teilweise erheblichen Abweichungen bei der Erhebung der Abgabe auf in- und ausländischen Fahrzeugen wird in den Ziffern 2.1.6.8 ff., soweit angezeigt, separat eingegangen.

Abbildung 16: Übersicht Erhebung nach Abgabekategorie und Immatikulationsort

Abgabekategorie	Inländische Fahrzeuge	Ausländische Fahrzeuge
Personenwagen	fahrleistungsabhängige Abgabe: <ul style="list-style-type: none"> • Selbstdeklaration • Zugelassener Anbieter (bspw. Nutzung von Fahrzeugdaten oder Erfassungsgerät) 	zeitabhängige Pauschalabgabe <i>oder</i> fahrleistungsabhängige Abgabe (zugelassene Anbieter)
Leichte Nutzfahrzeuge	fahrleistungsabhängige Abgabe: <ul style="list-style-type: none"> • Selbstdeklaration • Zugelassener Anbieter (bspw. Nutzung von Fahrzeugdaten oder Erfassungsgerät) 	zeitabhängige Pauschalabgabe <i>oder</i> fahrleistungsabhängige Abgabe (zugelassene Anbieter)
Schwere Nutzfahrzeuge		
<i>Gütertransport</i>	fahrleistungsabhängige Abgabe: <ul style="list-style-type: none"> • Erhebungslösung LSVA 	fahrleistungsabhängige Abgabe <ul style="list-style-type: none"> • Erhebungslösung LSVA
<i>Personentransport</i>	fahrleistungsabhängige Abgabe: <ul style="list-style-type: none"> • Erhebungslösung LSVA • Selbstdeklaration • Nutzung von Fahrzeugdaten (zugelassener Anbieter) 	fahrleistungsabhängige Abgabe <ul style="list-style-type: none"> • Erhebungslösung LSVA
Motorräder	Jahrespauschale	zeitabhängige Pauschalabgabe
Motorfahrräder (schnelle/schwere)	Jahrespauschale	keine

2.1.6.3 Erhebung Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge»

a) Erhebungskonzept

Der Erhebungsprozess gestaltet sich für Fahrzeuge der beiden Abgabekategorien Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge genau gleich. Deshalb werden diese beiden Kategorien in dieser Ziffer gemeinsam abgehandelt.

Mit annähernd einer Million Elektrofahrzeugen, die Schätzungen zufolge bis 2030 in Verkehr stehen werden, entfällt auf diese beiden Abgabekategorien – und insbesondere auf die Personenwagen – der mit Abstand bedeutendste Anteil an Abgabepflichtigen. Entsprechend wichtig ist es, dass für sie ein

Erhebungssystem zur Verfügung steht, das nicht nur erhebungs- und manipulationssicher sowie kosten-effizient ist, sondern durch seine Benutzerfreundlichkeit, Transparenz und Nachvollziehbarkeit sowie der Berücksichtigung des «Datenschutzempfindens» bei den Abgabepflichtigen auf grosse Akzeptanz stösst.

Das Erhebungskonzept strebt deshalb einen offenen Ansatz an, der es den Abgabepflichtigen erlaubt, die für sie passende Ermittlungslösung zu wählen. Konkret sollen sie zwischen einer Selbstdeklaration der gefahrenen Kilometer anhand des Kilometerzählers im Fahrzeug und zwischen technischen Lösungen, die die genaue Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung (d.h. der Fahrleistung im Zollgebiet) ermöglichen, wählen können. Die Selbstdeklaration stellt eine einfache, kostengünstige und transparente Ermittlungslösung dar. Mit der Zulassung technischer Ermittlungslösungen gestützt auf Fahrzeugdaten oder in Form externer Geräte wie OBD-Dongles (On-Board-Diagnose) oder GNSS/CN-Geräten (Global Navigation Satellite System / Cellular Network) wird es insbesondere für Abgabepflichtige, die viel im Ausland unterwegs sind, möglich sein, die Bemessungsgrundlage genau ermitteln zu können.

Unabhängig von der Erhebungslösung verfügen die Vollzugsbehörden für die Veranlagung der Abgabe auf den inländischen Fahrzeugen - abgesehen von der zu ermittelnden Zahl der gefahrenen Kilometer - schon über alle erforderlichen Daten. Die Abgabe wird nämlich nur auf Fahrten von Elektrofahrzeugen erhoben, die im IVZ registriert sind. Folglich sind den Behörden alle Daten zu den Halterinnen und Haltern sowie den Fahrzeugen bereits bekannt. Damit die Abgabe bemessen und veranlagt werden kann, müssen die abgabepflichtigen Personen daher einzig noch die Fahrleistung des jeweiligen Fahrzeugs übermitteln, wobei es ihnen wie erläutert freisteht, ob sie dies selbst durch die blosser Meldung des Kilometerstandes machen oder ob sie einen Anbieter ihrer Wahl mit der Ermittlung und Übermittlung der Fahrleistung beauftragen wollen. Eine Bearbeitung von Geodaten erfolgt somit nur auf ausdrücklichen Wunsch der abgabepflichtigen Person und zwar nur durch einen von ihr ausgewählten Anbieter.

Selbstdeklaration

Abgabepflichtige, deren Elektrofahrzeuge wenig bis nie im Ausland gefahren werden oder für die eine exakte Ausscheidung der Auslandkilometer nicht wichtig ist, können sich für die periodische Meldung des Kilometerstandes entscheiden (Selbstdeklaration). Die Fahrleistung wird dabei aus der Differenz zwischen altem und neuem Kilometerstand berechnet.

Der Prozess könnte so aussehen, dass die Abgabepflichtigen über einen ihnen zugestellten QR-Code auf ein Webportal gelangen, auf dem sie den aktuellen Kilometerstand ihrer der fahrleistungsabhängigen Abgabe unterliegenden Fahrzeuge eintragen. Gestützt auf den zu Beginn und am Ende jeder Veranlagungsperiode gemeldeten Kilometerstand wird die Fahrleistung berechnet und den Abgabepflichtigen durch das zuständige Strassenverkehrsamt in Rechnung gestellt.

Abbildung 17: Funktionsweise Selbstdeklaration



Mit dieser Lösung können Kilometer, die im Ausland gefahren werden, nicht ausgeschieden werden. Sie kommt deshalb tendenziell nur für Abgabepflichtige mit wenigen Auslandkilometern in Betracht. Allerdings fällt eine Mehrheit der Abgabepflichtigen in diese Nutzergruppe. Gemäss dem Mikrozensus Mobi-

lität und Verkehr (MZMV 2015) weisen über 40 Prozent der in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge keine Fahrleistung im Ausland auf. Von den verbleibenden 60 Prozent, die im Ausland unterwegs sind, liegt bei 25 Prozent der Fahrzeuge die ausländische Fahrleistung bei unter 500 km. Folglich legen insgesamt 55 Prozent der inländischen Fahrzeuge weniger als 500 km pro Jahr im Ausland zurück.⁴⁰ Damit trotzdem auch bei dieser Ermittlungsart möglichst keine Abgabe auf Auslandsfahrleistungen erhoben wird, wird für im Ausland gefahrene Kilometer ein Pauschalabzug gewährt. Der Bundesrat bestimmt die Höhe, wobei ein Pauschalabzug von 5 Prozent der ausgewiesenen jährlichen Fahrleistung, maximal jedoch 1'000 Kilometer, im Vordergrund steht. Gemäss MZMV 2015 betrug die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Personenwagens 11'830 Kilometer. Ein Pauschalabzug von 5 Prozent würde somit im Durchschnitt einem Abzug von knapp 600 Kilometern pro Jahr entsprechen. Auslandskilometer können damit in den meisten Fällen auf eine sehr einfache Weise angemessen berücksichtigt werden.

Es gibt verschiedene Bereiche, in denen das Selbstdeklarationsprinzip zur Anwendung kommt, so z.B. bei der Zoll- und Steuerveranlagung oder teilweise auch noch bei der Ermittlung des Strom-, Gas- und Wasserverbrauchs (Zählerablesung). In all diesen Bereichen hat sich das Prinzip bewährt und funktioniert zuverlässig. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die grosse Mehrheit der Abgabepflichtigen die Kilometerstände ihrer Elektrofahrzeuge korrekt melden wird.

Um das Risiko von Falschdeklarationen und Betrug gering zu halten, braucht es trotzdem einen wirksamen Kontrollmechanismus. Ein erhöhter Kontrolldruck wird insbesondere zum Einführungszeitpunkt nötig sein, um sicherzustellen, dass die Abgabepflichtigen nicht zu hohe Anfangskilometerstände melden. Solche Kontrollen zur Überprüfung der gemeldeten Kilometerstände können beispielsweise durch die Strassenverkehrsämter organisiert («Drive-throughs») und durch Kontrollen an der Grenze ergänzt werden. Nach Einführung der Abgabe werden die Kilometerstände wie bereits heute anlässlich der amtlichen, periodischen Nachprüfung gemäss Artikel 33 VTS geprüft. Bei diesen Motorfahrzeugkontrollen wird u.a. der Kilometerstand erfasst und ins IVZ übertragen. Ausserdem müssen die Kilometerstände bei Halterwechseln bzw. bei Ausser- sowie Inverkehrsetzungen den Strassenverkehrsämtern gemeldet werden. Dabei werden sich die alte Halterin und der neue Halter gegenseitig «neutralisieren», da niemand ein Interesse daran hat, die Abgabe für jemand anderes zu entrichten. Zusätzlich sind auch bei In- bzw. Ausserverkehrsetzung oder anderweitig stichprobenmässig Kontrollen denkbar.

Die Selbstdeklaration ist einfach, kostengünstig und sicher umsetzbar. Es bestehen keine Abhängigkeiten. Das Erhebungssystem funktioniert, ohne dass der Bund auf die Datenübermittlung durch Dritte angewiesen ist. Für die Abgabepflichtigen generiert die Selbstdeklaration kaum Aufwand. Die Ermittlung der Bemessungsgrundlage sowie die Abgabefestsetzung sind nachvollziehbar und transparent. Mit der Selbstdeklaration können die Abgabepflichtigen selbstständig der Anmeldepflicht nachkommen und sind nicht auf den Dienst eines Dritten angewiesen. Ebenso kommt diese Erfassungslösung ganz ohne Rückgriff auf Geokoordinaten aus.

Zugelassene Anbieter

Wie in den Grundprinzipien in Ziffer 2.1.6.1 ausgeführt, bedarf die Ermittlung der Fahrleistung ohne Einbezug der Auslandskilometer einer technischen Erfassung. Hierfür in Frage käme heute die Ermittlung der Fahrleistung gestützt auf die von vernetzten Fahrzeugen digital generierten Daten (Kilometerstand und Geodaten aus dem bordeigenen GNSS) oder mittels eines externen Geräts, wie zum Beispiel eines OBD-Dongles. Wie die Ermittlung der Fahrleistung über Fahrzeugdaten oder Erfassungsgeräte funktioniert, wird weiter unten beschrieben.

Es ist aber auch denkbar, dass bis 2030 und darüber hinaus ein neues technisches Mittel die Anforderungen erfüllt und als Ermittlungslösung in Betracht kommt. Im Hinblick auf künftige Innovationen wird deshalb im Sinne der Technologieneutralität keine bestimmte Ermittlungslösung im Gesetz vorgeschrieben. Der Markt ist frei, geeignete Produkte anzubieten, solange sie die Zulassungsbedingungen erfüllen. Der Bund bestimmt somit einzig die Voraussetzungen für die Zulassung und legt die technischen und betrieblichen Vorgaben fest, überlässt es innerhalb dieses Rahmens aber dem Markt, geeignete Produkte zu entwickeln und anzubieten.

⁴⁰ Gemäss der Auswertung von MZMV-Einzeldaten für das Erhebungsjahr 2015. Für die MZMV Erhebung im Jahr 2021, mit Covid-19 Effekten, beträgt der Anteil der Fahrzeuge mit keiner oder geringer Fahrleistung im Ausland über 60 %. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/mzmv.html>

Die Zulassungsanforderungen sollen möglichst funktional definiert werden, um das Angebot an technischen Lösungen nicht unnötig einzuschränken. Als Grundanforderung müssen geeignete Lösungen gegen Manipulationen hinreichend gesichert und in der Lage sein, Grenzübertritte zu erfassen und Distanzen mit vorgegebener Genauigkeit zu messen. Aus heutiger Sicht ist für die Detektion von Grenzübertritten ein GNSS-Empfänger erforderlich. Aufgrund der Manipulationssicherheit sollten grundsätzlich die durch das Fahrzeug erfassten Daten (z.B. der Kilometerstand des Fahrzeugs) als Basis für die Ermittlung der Fahrleistung dienen.

Wer eine Ermittlungslösung anbieten möchte, kann beim BAZG einen entsprechenden Antrag stellen. Die Antragsteller müssen nachweisen, dass ihre Produkte die gestellten Anforderungen erfüllen. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens prüft das BAZG die korrekte und sichere Ermittlung und Übermittlung der Fahrleistung durch die Antragsteller und verpflichtet sie zur Einhaltung der Datenschutzbestimmungen; u.a. muss der Antragsteller Gewähr dafür leisten, dass die Informationspflicht bei der Beschaffung von Personendaten nach Artikel 19 DSGVO jederzeit und vollumfänglich eingehalten wird. Einen entsprechenden Prozess hat das BAZG für die Zulassung von EETS- und NETS-Anbietern (European Electronic Toll Service, National Electronic Toll Service) zur Erhebung der LSWA bereits implementiert.

Kommt das BAZG zum Schluss, dass die festgelegten Zulassungsbestimmungen erfüllt sind, erteilt es die Zulassung und schliesst mit dem entsprechenden Anbieter eine Vereinbarung. Mit der Vereinbarung verpflichten sich die Anbieter, die Einhaltung der Zulassungsbedingungen jederzeit sicherzustellen und anlässlich von Audits durch das BAZG prüfen zu lassen.

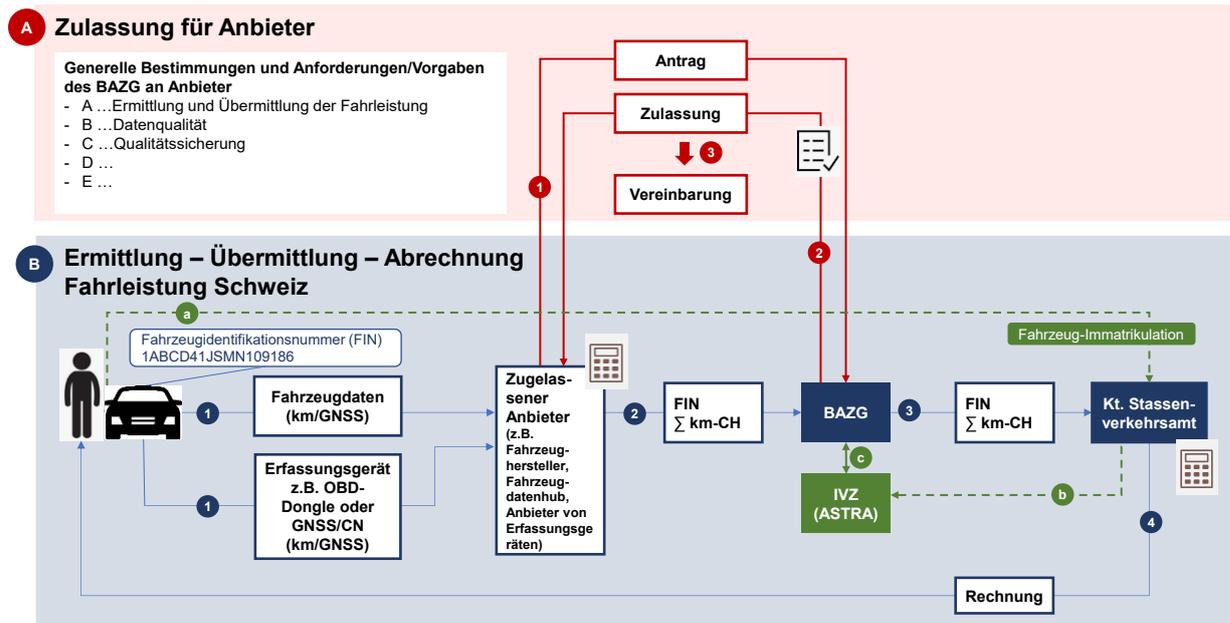
Über eine vom BAZG bereitgestellte Schnittstelle können die zugelassenen Anbieter fortan die Fahrleistung, sprich eine reine Kilometerangabe, für ihre Kunden periodisch ans Informationssystem des BAZG melden. Über das Informationssystem gelangen die Angaben anschliessend zu den kantonalen Strassenverkehrsämtern, die die fällige Abgabe den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern in Rechnung stellen.

«Anbieter» ist hierbei weit zu verstehen und umfasst sämtliche Dienstleister, die eine Lösung zur Ermittlung und Meldung der Fahrleistung anbieten wollen. Nebst Anbietern von Erfassungsgeräten können insbesondere auch Fahrzeughersteller, Importeure, sogenannte Fahrzeugdaten-Hubs (vehicle data hubs)⁴¹ u.a. darunterfallen, die die Fahrleistung gestützt auf die von den vernetzten Fahrzeugen digital generierten Daten ermitteln und als Service für ihre Kunden dem BAZG melden wollen.

Auch über die zugelassenen Anbieter werden den Vollzugsbehörden nur die Fahrleistung, d.h. eine reine Kilometerangabe, und keine Geodaten zur Verfügung gestellt (s. Ziff. 2.1.6.1 Grundprinzipien, keine geografische Lokalisierung).

⁴¹ Bei Fahrzeugdaten-Hubs handelt es sich um Dienstleister, die Daten von verschiedenen Fahrzeugherstellern aggregieren und Dritten wie Versicherungen, Flottenmanagern oder Werkstätten, anbieten. Das Angebot umfasst alle für die Abgabe benötigten Daten, d.h. die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), den Kilometerstand und die Geodaten. Das *Geofencing* kann von den Betreibern der Hubs übernommen werden. Heute sind nicht alle Fahrzeughersteller auf Fahrzeugdaten-Hubs vertreten, die Verfügbarkeit dürfte sich in naher Zukunft aber verbessern. Eine vollständige Abdeckung aller Hersteller ist jedoch auch bis 2030 nicht zu erwarten.

Abbildung 18: Funktionsweise zugelassene Anbieter



Fahrzeugdaten

Mit der Digitalisierung haben sich Fahrzeuge zu eigentlichen Computern auf Rädern entwickelt. Ausgestattet mit zahlreichen Sensoren überwachen sie permanent und in Echtzeit eine Vielzahl von Parametern und generieren laufend Daten, u.a. zu Standort, Route oder Distanz. Moderne Fahrzeuge sind zudem in aller Regel vernetzt. Diese Fahrzeuge können über das Mobilfunknetz ständig mit dem Fahrzeughersteller, anderen Fahrzeugen oder mit der Infrastruktur kommunizieren. Bereits heute verfügen die Hersteller über alle Daten, die zur Erhebung der Abgabe erforderlich sind oder können diese Daten bei Bedarf aus den Fahrzeugen abrufen. So können die Hersteller auf die Kilometerstände und die vom bordeigenen GNSS generierten Geodaten zugreifen. Gestützt darauf bzw. aus der Differenz zwischen den Kilometerständen am Anfang und am Ende jeder Abgabeperiode abzüglich der Differenz zwischen den Kilometerständen vor und nach Grenzübertritten anlässlich von Fahrten im Ausland, kann die für die Abgabepflicht massgebende Fahrleistung im Zollgebiet berechnet werden.

Da die Vollzugsorgane keinen Zugriff auf die Geodaten erhalten sollen, ist deren Auswertung zur Abgrenzung der Fahrleistung im Ausland, d.h. das «Geofencing» zur Ermittlung der Grenzübertritte, durch die Hersteller vorzunehmen. Alternativ können die Hersteller die erforderlichen Daten Fahrzeugdaten-Hubs oder anderen Diensteanbietern zur Verfügung stellen, damit diese die Geodaten auswerten und die Fahrleistung im Zollgebiet berechnen. In Zukunft wäre auch denkbar, dass die Übermittlung der Fahrleistung direkt aus den Fahrzeugen erfolgt. Moderne Fahrzeuge verfügen über Betriebssysteme, die es Nutzern ermöglichen, ähnlich wie auf Smartphones Applikationen zu installieren. Noch stehen nur wenige Applikationen zur Verfügung, doch ist zu erwarten, dass auch dieser Markt wachsen wird. Eine Applikation für Elektrofahrzeuge, die von einem Anbieter bereitgestellt wird, könnte das Erkennen der Grenzen sowie die Übermittlung der Kilometerstände bzw. der Fahrleistung im Zollgebiet direkt aus dem Fahrzeug an die Vollzugsorgane übernehmen.

Dadurch, dass die Daten von vernetzten Fahrzeugen direkt aus ihrer Bordelektronik generiert werden, sind sie sehr gut vor Manipulationen durch die Abgabepflichtigen bzw. die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter geschützt und erfordern keine besonderen Kontrollmechanismen. Insbesondere sind keine strassenseitigen Kontrollmassnahmen analog zu den festen und mobilen Kontrollanlagen für die LSVA erforderlich. Trotzdem soll die Plausibilität der gelieferten Daten anhand der Kilometerstände, welche zu Beginn und Ende der Abgabepflicht (d.h. bei In- und Ausserverkehrsetzung) bzw. jeder Abgabeperiode zusammen mit den Angaben über die Fahrleistung übermittelt werden müssen sowie anhand der anlässlich der periodischen Motorfahrzeugkontrollen im IVZ erfassten Kilometerstände, überprüft werden. Insbesondere soll die korrekte Datenerfassung und Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung durch den jeweiligen Anbieter jedoch im Rahmen von Audits geprüft werden.

Die Ermittlung der Fahrleistung gestützt auf die Fahrzeugdaten garantiert eine genaue Berechnung der Fahrleistung. Zusätzliche dedizierte Erfassungsgeräte oder gar Eingriffe in die Fahrzeugelektronik sind nicht nötig. Allerdings besteht eine grosse Abhängigkeit von den Fahrzeugherstellern. Einzig sie haben direkten Zugriff auf die Fahrzeugdaten, womit es in ihren Händen liegt, ob die Fahrleistung sowohl in zeitlicher als auch in qualitativer Hinsicht korrekt gemeldet wird.

Exkurs: Datenzugriff und -nutzung – Entwicklungen in der EU

EU-Datenverordnung

Am 11. Januar 2024 ist die EU-Datenverordnung⁴² in Kraft getreten. Die Verordnung schafft die Verfahren und Strukturen zur Erleichterung des Datenaustauschs durch Unternehmen, Einzelpersonen und den öffentlichen Sektor. Die neuen Vorschriften ermöglichen es Nutzern vernetzter Produkte, auf die von diesen Geräten erzeugten Daten zuzugreifen und diese Daten an Dritte weiterzugeben. So kann beispielsweise die Eigentümerin oder der Eigentümer eines vernetzten Fahrzeugs vom Hersteller verlangen, bestimmte Daten, die bei der Nutzung dieses Fahrzeugs erzeugt werden, an einen Reparaturdienst nach Wahl der Eigentümerin oder des Eigentümers oder an eine Versicherung weiterzugeben. Zusammen mit dem Daten-Governance-Rechtsakt⁴³ werden auch gemeinsame europäische Datenräume geschaffen, um mehr Daten für die Nutzung in Wirtschaft und Gesellschaft zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Kontrolle der Unternehmen und Einzelpersonen, die die Daten erzeugen, zu behalten. Die konkreten Auswirkungen und die Umsetzung sind noch offen, so auch die Auswirkungen auf die Schweiz.

EU-Initiative «Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen»

Zudem hatte die Europäische Kommission 2022 eine Konsultation zur Initiative «Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen» für eine neue Verordnung durchgeführt.⁴⁴ Ausgangspunkt der Initiative ist der Umstand, dass moderne Fahrzeuge ein breites Spektrum an Daten generieren und erfassen können. Mit der Initiative sollen die Bedingungen für den Zugang zu solchen Daten und deren Nutzung festgelegt werden. Es sollen klare und wettbewerbsfreundliche Vorschriften für Dienstleistungen geschaffen werden, die auf dem Zugang zu Fahrzeugdaten beruhen, wie zum Beispiel die Reparatur und Wartung, Car-Sharing, Mobilität als Dienstleistung oder Versicherungen (z.B. nutzungsabhängige Versicherungsverträge «*pay as you drive*»).

Der Zugang zu Fahrzeugdaten ist in Bezug auf Reparaturdaten und On-Board-Diagnosesysteme (OBD) seit 2007 auf EU-Ebene geregelt, damit ein fairer Wettbewerb auf dem Anschlussmarkt für Reparaturen und Wartung sichergestellt ist. Seither hat sich der Markt für vernetzte Fahrzeuge weiterentwickelt. Der Zugang zu Daten, Funktionen und Ressourcen ist entscheidend für die Entwicklung innovativer datengesteuerter Mobilitätsdienste. Auch Behörden benötigen Zugang zu Daten, Funktionen und Ressourcen, um ihre Aufgaben ausführen zu können.

Die vorgängig erwähnte EU-Datenverordnung wird die Position der Nutzerinnen und Nutzer dadurch stärken, dass ihnen das Recht eingeräumt wird, Fahrzeugdaten einzusehen und diese an Dritte weiterzugeben. Die Bestimmungen der Datenverordnung über den Datenzugang sind als sektorübergreifende Rechtsvorschriften aber möglicherweise nicht ausreichend detailliert für die Erbringung datenabhängiger Dienstleistungen im Automobilsektor. Überdies könnten sie den Problemen im Zusammenhang mit den Unterschieden zwischen Fahrzeugmarken sowie den einschlägigen Cybersicherheits- und Sicherheitsmassnahmen bei vernetzten Fahrzeugen nicht gerecht werden. Damit eine angemessene Umsetzung der Datenverordnung im Automobilökosystem gewährleistet ist, soll sie durch

⁴² Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (Datenverordnung); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023R2854&qid=1703516693631>

⁴³ Verordnung (EU) 2022/868 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 über europäische Daten-Governance und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 (Daten-Governance-Rechtsakt); <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/868/oj?locale=de>

⁴⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Zugang-zu-Fahrzeugdaten-funktionen-und-ressourcen_de

Vorschriften über eine Datenstandardisierung sowie über einen wirksamen, diskriminierungsfreien und sicheren Zugang, ergänzt werden.

Mit dieser geplanten neuen Verordnung könnten die Voraussetzungen geschaffen werden, damit auch Behörden einen verbesserten Zugang zu Fahrzeugdaten erhalten (bei Einwilligung der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter und unter Berücksichtigung des Datenschutzes). Dazu könnten auch die Angaben der Fahrzeughersteller zur Fahrleistung eines Fahrzeugs gehören, um eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu erheben.

Zurzeit ist das weitere Vorgehen zur Initiative offen. Die Bedeutung von Fahrzeugdaten wird in einer zunehmend digitalisierten und vernetzten Welt weiterhin wachsen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die EU die Bestrebungen zur Nutzung von Fahrzeugdaten weiter vorantreiben und in der ersten Hälfte der 2030er Jahre der Zugang zu bestimmten Fahrzeugdaten gewährleistet sein wird. Dieser dürfte dannzumal auch von den Behörden für ihre Aufgaben genutzt werden.

Erfassungsgeräte

Die Fahrleistung im Zollgebiet kann auch mit Erfassungsgeräten wie OBD-Dongles oder GNSS/CN-Geräten ermittelt werden. Ein OBD-Dongle ist ein kompaktes Gerät in Form eines Steckers, der in die OBD-II-Buchse oder, wo nicht vorhanden, in den CAN-Bus (Controller Area Network Bus) des Fahrzeugs eingesteckt wird und einen GNSS-Empfänger sowie ein Mobilfunkmodem mit SIM-Karte enthält. Die Kilometerstände können damit automatisch aus dem Fahrzeug-Bus ausgelesen, Grenzübertritte erkannt und die Daten laufend an einen Anbieter übermittelt werden. Da die Distanzermittlung auf dem Auslesen von Kilometerständen aus der Fahrzeugelektronik beruht, sind solche Geräte inhärent gut gegen Manipulationen gesichert. Gestützt auf Informationen zu Fahrverhalten oder Fahrtroute, die mit solchen Dongles erfasst werden, bieten heute beispielsweise Versicherungen Dienstleistungen an.

GNSS/CN-Erfassungsgeräte werden in mehreren europäischen Ländern zur Erhebung von Strassenverkehrsabgaben für den Schwerverkehr eingesetzt, so auch für die LSVA. Üblicherweise werden sie an der Windschutzscheibe befestigt und über die Bordsteckdose mit Strom versorgt. Allerdings sind diese Geräte schwieriger vor Manipulationen zu schützen, da die aus den Positionen des Fahrzeugs ermittelte Distanz fortlaufend aufsummiert wird. Wird die Distanzermittlung durch Vereiteln des GNSS-Empfangs oder durch Unterbrechung der Stromversorgung verunmöglicht, fehlen die entsprechenden Distanzen in der Summe. Da die Vollzugsbehörden grundsätzlich nur Kilometerangaben, aber keine Geodaten beziehen, wird es ihnen nicht möglich sein, Unterbrechungen oder Unregelmässigkeiten bei der Erfassung der Fahrdistanz zu erkennen. Aber selbst dann, wenn der Bund die vom GNSS-/CN-Gerät erfassten Geodaten erhält, wie dies bei der LSVA der Fall ist, ist ein aufwändiges und umfassendes Kontrollsystem mit stationären Anlagen und mobilen Erfassungseinheiten nötig, um Fehler bei der Distanzermittlung feststellen und korrigieren zu können. Für die Erhebung der Abgabe auf Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge würde die Einrichtung eines solchen Kontrollsystems bei der Bevölkerung kaum auf Akzeptanz stossen und wäre überdies mit hohen Kosten verbunden. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens wird ein Anbieter folglich überzeugend darlegen müssen, wie Manipulationen an einem GNSS/CN-Gerät unterbunden bzw. erkannt werden und die Fahrleistung vollständig und korrekt ermittelt wird.

Während diese Ermittlungslösung für die Erhebung der Abgabe auf Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge – die Erfüllung der Zulassungsanforderungen vorausgesetzt – als alternative Möglichkeit vorgesehen werden kann, wird die Fahrleistung von schweren Nutzfahrzeugen über das LSVA-System mit einem von einem Anbieter zur Verfügung gestellten GNSS/CN-Erfassungsgerät ermittelt.

b) Erhebungsprozess

Im Folgenden werden die einzelnen Schritte des Erhebungsprozesses, beginnend bei der Registrierung der der Abgabe unterliegenden Fahrzeuge bis zur Ahndung, gemäss Abbildung 19 eingehend erläutert. Nicht näher eingegangen wird in diesem Bericht auf den eigentlichen Startpunkt des ganzen Prozesses, die Information über die neue Abgabe und die damit verbundenen Rechte und Pflichten. Hierfür werden

im Rahmen der Planungs- und Realisierungsphasen frühzeitig Informationsmassnahmen und -kampagnen erarbeitet, die zielgruppengerecht konzipiert und aufbereitet sind.

Abbildung 19: Kernprozesse der Abgabbeerhebung



Prozessschritt	Erklärung
Registrierung	<p>Bei inländischen Fahrzeugen entspricht die Registrierung für die Abgabe der Immatriculation des Fahrzeugs beim kantonalen Strassenverkehrsamt. Die dabei erfassten Daten umfassen mit einer Ausnahme bereits alle für die Abgabe relevanten Angaben. Diese Daten werden im IVZ erfasst, sodass die Abgabepflichtigen und alle der Abgabe unterliegenden Fahrzeuge im IVZ registriert sind. Als neues Element muss anlässlich der Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs künftig der jeweilige Kilometerstand angegeben werden.</p> <p>Bei Einführung der Abgabe sind somit alle in Verkehr befindlichen Fahrzeuge bereits für die Abgabe registriert. Allerdings müssen zu diesem Zeitpunkt, also zu Beginn der Abgabepflicht, die Kilometerstände aller Fahrzeuge übermittelt und erfasst werden. Um dem Risiko entgegenzuwirken, dass die Abgabepflichtigen zu diesem Zeitpunkt einen zu hohen Kilometerstand melden, wird im entsprechenden Informationsschreiben darauf hingewiesen, dass die gemachten Angaben – etwa im Rahmen von Verkehrs- oder Grenzkontrollen, aber auch durch gezieltes Aufbieten zur Kontrolle von zufällig ausgewählten Fahrzeugen – überprüft werden können.</p>
Ermittlung der Fahrleistung	<p>Für die Ermittlung und Übermittlung der Fahrleistung haben die Abgabepflichtigen die Wahl zwischen der Selbstdeklaration, d.h. der periodischen Meldung des Kilometerstands des Fahrzeugs, und dem Dienst eines zugelassenen Anbieters. Bei beiden Varianten kommen den Vollzugsorganen – zusätzlich zur Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und dem Kontrollschild des entsprechenden Fahrzeugs – einzig die Fahrleistung, d.h. eine blosse Kilometerangabe, aber keine Geodaten, zu.</p> <p>Die zur Veranlagung der Abgabe benötigte Fahrleistung wird durch das BAZG erfasst. Die Kilometerangaben der einzelnen Fahrzeuge werden hierzu entweder von den Abgabepflichtigen selbst über ein Webportal (Selbstdeklaration) oder von den zugelassenen Anbietern (im Auftrag der Abgabepflichtigen) über eine Schnittstelle an das Informationssystem des BAZG übermittelt. Die Periodizität der Meldung wird nach Artikel 18 des Entwurfs zum Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG vom Bundesrat festgelegt).</p> <p>Für die Details zu den beiden Varianten, siehe die Ausführungen unter a) Erhebungskonzept.</p>
Veranlagung	<p>Gestützt auf die von den zugelassenen Anbietern oder den Abgabepflichtigen übermittelten und vom BAZG erfassten (bzw. aus den übermittelten Kilometerständen berechneten) Fahrleistungen sowie dem jeweils zugrunde liegenden Tarif, wird die geschuldete Abgabe veranlagt. Konkret werden die über das Informationssystem des BAZG erfassten Angaben den Kantonen für die Veranlagung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Um Synergien nutzen und auf bestehende Prozesse abstellen zu können, werden die Veranlagungsverfügungen durch die Kantone eröffnet. Die kantonalen Strassenverkehrsämter erfassen und verwalten alle Daten rund ums Fahrzeug und stehen mit den Abgabepflichtigen bereits in Kontakt. Auch für die Abgabepflichtigen ist es wichtig, dass sie sich bei Fragen zu den Motorfahrzeugsteuern möglichst an nur eine, stets gleiche Ansprechstelle wenden können. Folglich dürften sie sich bei Fragen zur Veranlagung zunächst an die kantonalen Strassenverkehrsämter wenden. Der Bund müsste die Kundenbeziehung zu den Abgabepflichtigen und die dazugehörigen Prozesse hingegen erst noch aufbauen und etablieren, was mit erheblichen Herausforderungen verbunden wäre.</p>

Prozessschritt	Erklärung
	Fehlen taugliche Angaben zur Fahrleistung, wird die Abgabe nach Ermessen veranlagt.
Inkasso	<p>Die geschuldete Abgabe wird von den Kantonen erhoben. Die Zahlungsweise richtet sich nach dem BAZG-VG. Die Zahlungsmodalitäten, inklusive Zahlungsperioden und -fristen, werden auf Verordnungsstufe festgelegt, wobei den kantonalen Zahlungsmodalitäten bei den Motorfahrzeugsteuern und den jeweiligen kantonalen Bestimmungen soweit möglich Beachtung geschenkt wird. So ist analog zu den kantonalen Motorfahrzeugsteuern vorgesehen, dass auf die Abgabe – gestützt auf eine Schätzung der künftigen Fahrleistung – eine Vorauszahlung zu leisten ist.</p> <p>Die administrativen Massnahmen, wie die Verweigerung oder Entziehung des Fahrzeugausweises und des Kontrollschildes, werden nach erfolgloser Mahnung der Abgabepflichtigen ebenfalls von den kantonalen Strassenverkehrsämtern veranlasst. Dies erfolgt dann, wenn die Abgabe nicht bezahlt, Vorauszahlungen und Sicherheitsleistungen nicht erfolgt sind, bei der Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung nicht mitgewirkt oder für die Ermittlung ein defektes Gerät weder repariert noch ersetzt wird. Ist eine dieser Voraussetzungen erfüllt, kann die Verweigerung oder Entziehung des Fahrzeugausweises und des Kontrollschildes gegen Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die über das LSVA-System veranlagt werden, auch vom BAZG bei der kantonalen Zulassungsbehörde beantragt werden.</p>
Kontrolle	<p>Die Kontrollmöglichkeiten und -notwendigkeiten wurden bereits in den Ausführungen zum Erhebungskonzept unter a) behandelt. Trotzdem wird an dieser Stelle nochmals auf die wichtigsten Aspekte eingegangen.</p> <p>Die Korrektheit der periodisch übermittelten Kilometerstände kann vor allem gestützt auf die Erfassung des Kilometerstands anlässlich der Motorfahrzeugkontrollen sowie bei der In- und Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeugs geprüft werden.</p> <p>Die von vernetzten Fahrzeugen digital generierten Daten können kaum manipuliert oder gefälscht werden. Eine systematische Kontrolle ist nicht erforderlich.</p> <p>Werden andere Erfassungssysteme eines Anbieters eingesetzt, besteht das Hauptrisiko darin, dass die entsprechenden Geräte zeitweise ausser Betrieb genommen werden, um die Aufzeichnung der Fahrleistung zu unterbinden. Bei klassischen GNSS/CN-Erfassungsgeräten muss der Anbieter bei der Zulassung deshalb nachvollziehbar darlegen können, wie unerlaubte Manipulationen unterbunden werden können. Beim Einsatz von Dongles, die Kilometerstände aus der Bordelektronik auslesen, müssen die Zulassungsbedingungen vorsehen, dass ein Ausstecken des Dongles erkannt und dem Anbieter gemeldet wird. Viele heute am Markt erhältliche Dongles sind dazu in der Lage. Die Anbieter würden dazu verpflichtet, solchen Auffälligkeiten nachzugehen.</p> <p>Im Rahmen des Zulassungsverfahrens prüft das BAZG die korrekte und sichere Ermittlung und Meldung der abgabepflichtigen Fahrleistung durch die Anbieter und verpflichtet sie zur Einhaltung der Datenschutzbestimmungen. Nach der Zulassung wird die Einhaltung der Bedingungen anlässlich von Audits durch das BAZG geprüft.</p> <p>Insgesamt ist aufgrund der Fokussierung auf den Kilometerzähler der Elektrofahrzeuge für die Ermittlung der Fahrleistung und der amtlichen Ab- bzw. Auslesung des Kilometerzählers bei der periodischen Fahrzeugprüfung mit einem geringen Kontrollbedarf zu rechnen.</p>
Ahndung	Wird eine Abgabewiderhandlung festgestellt, kommen die Strafbestimmungen des EFAG zur Anwendung. Die Widerhandlungen werden durch das BAZG nach dem BAZG-VG und dem Bundesgesetz vom 22. März 1974 ⁴⁵ über das Verwaltungsstrafrecht (VStR) verfolgt und beurteilt.

2.1.6.4 Erhebung Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Gütertransport»

Schwere Nutzfahrzeuge für den Gütertransport mit elektrischem Antrieb sind heute nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe k der Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe vom 27. März 2024⁴⁶ (Schwerverkehrsabgabeverordnung; SVAV) von der LSVA befreit. Die SVAV sieht jedoch auch für Elektrofahrzeuge eine Pflicht zur Erfassung der Fahrleistung vor. Am 28. Mai 2025 hat der Bundesrat zudem die Botschaft⁴⁷ zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (Weiterentwicklung der LSVA) verabschiedet. Die Vorlage sieht vor, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die LSVA einbezogen werden. Die Integration dieser Fahrzeuge in die LSVA soll ab 2029 erfolgen. Zum Zeitpunkt der Einführung der Abgabe wird für die Veranlagung dieser Fahrzeugart somit die komplette Lösung für die Erhebung der LSVA zur Verfügung stehen. Die für die LSVA erfassten Stammdaten und ermittelten Fahrleistungen reichen zur Veranlagung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge aus, da die Bemessung beider Abgaben auf denselben Grundlagen beruhen, nämlich gefahrene Distanz im Zollgebiet und Tarif abgestuft nach zulässigem Gesamtgewicht bzw. Gesamtzugsgewicht des Zugfahrzeugs bei Fahrzeugkombinationen.

Für schwere Nutzfahrzeuge, die für den Gütertransport eingesetzt werden, wird die Abgabe somit im Rahmen der LSVA erhoben. Für die Abgabbeerhebung gelten folglich die Bestimmungen des 4. Abschnitts des SVAG. Zu den Details wird auf die Rechtserlasse und Erläuterungen zur LSVA verwiesen.

Wird eine Abgabewiderhandlung festgestellt, kommen die Strafbestimmungen des EFAG zur Anwendung. Diese sind im Wesentlichen deckungsgleich mit den Strafbestimmungen des SVAG. Erfüllt eine Handlung gleichzeitig einen Tatbestand des EFAG als auch des SVAG ist die Konkurrenzregel nach Artikel 194 BAZG-VG zu beachten. Die Widerhandlungen werden durch das BAZG nach dem BAZG-VG und dem VStR verfolgt und beurteilt.

2.1.6.5 Erhebung Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport»

Schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport, d.h. Gesellschaftswagen, Gelenkbusse und schwere Personenwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen, unterliegen der pauschalen Schwerverkehrsabgabe und sind deshalb nicht bereits in das LSVA-Erhebungssystem für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingebunden.⁴⁸ Deshalb sind bezüglich Erhebungskonzept für die Abgabe auf Elektrofahrzeuge dieser Abgabekategorie separate Überlegungen notwendig. Insbesondere ist abzuwägen, ob die Ermittlung der Fahrleistung in der Schweiz mit der Lösung wie bei den Personenwagen oder über das LSVA-System erfolgen soll.

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass grundsätzlich auch die Abgabe auf schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport über das LSVA-System erhoben wird und für die Abgabbeerhebung die Bestimmungen des 4. Abschnitts des SVAG zur Anwendung kommen.

Der Gesetzesentwurf sieht aber auch vor, dass für im Inland immatrikulierte schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport beim BAZG die Abgabbeerhebung nach den Bestimmungen des EFAG beantragt werden kann. Damit würde für inländische Fahrzeuge die gleiche Erhebungslösung wie für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge zur Anwendung kommen (s. Ziff. 2.1.6.2). Das bedeutet, dass die Fahrleistung nicht nur mit einem von einem zugelassenen Anbieter zur Verfügung gestellten Gerät, sondern auch gestützt auf die digitalen Fahrzeugdaten ermittelt oder mittels Selbstdeklaration des Kilometerstands gemeldet werden kann. Ein pauschaler Abzug für Auslandkilometer wird in diesen Fällen hingegen nicht gewährt. Der Erhebungsprozess würde sich gleich gestalten wie derjenige für Personenwagen. Auch in Bezug auf Kontrolle und Ahndung kann auf die Ausführungen zu den Personenwagen verwiesen werden.

2.1.6.6 Erhebung Abgabekategorie «Motorräder»

Wie in Ziffer 2.1.3.5 erläutert, wird auf inländische Fahrzeuge der Abgabekategorie Motorräder eine pauschale Abgabe, d.h. eine Jahrespauschale differenziert nach Gewichtsklasse, erhoben.

⁴⁶ SR 641.811

⁴⁷ BBI 2025 2133

⁴⁸ Derzeit rüstet keiner der EETS-Anbieter Reisebusse mit einem GNSS/CN-fähigen EETS-Erfassungsgerät aus, da es noch keinen Markt hierfür gibt. Heute werden schwere Fahrzeuge für den Personentransport in keinem europäischen Land über ein GNSS/CN-System distanzabhängig veranlagt und besteuert. Es gibt allerdings viele Reisebusse, die DSRC-Geräte zum Bezahlen von Autobahnmauten verwenden und die eine Funkkennung analog einem EETS-Erfassungsgerät haben.

Für jedes eingelöste Fahrzeug muss der Halter oder die Halterin im Wohnsitzkanton jährlich die kantonale Motorfahrzeugsteuer bezahlen. Die Zahlungsfrist und Zahlungsmodalitäten richten sich dabei nach den jeweiligen kantonalen Bestimmungen. Es bietet sich an, die Pauschalabgabe auf elektrisch angetriebene Motorräder zusammen mit der kantonalen Motorfahrzeugsteuer zu erheben und die Kantone damit zu betrauen. Die Abrechnungsperiode kann an diejenige für die kantonale Motorfahrzeugsteuer angepasst werden.

Die kantonalen Strassenverkehrsämter verfügen über alle für die Veranlagung und das Inkasso notwendigen Daten. Die zusätzliche Erhebung der Pauschalabgabe auf Motorräder verursacht nur geringen Zusatzaufwand und kaum Mehrkosten. Bereits heute erheben die Kantone im Auftrag des Bundes die PSVA. Müsste die Pauschalabgabe durch den Bund erhoben werden, würde dies zu Doppelspurigkeiten und zusätzlichen Kosten führen. Bei Ausserverkehrssetzung wird die Abgabe analog zur Motorfahrzeugsteuer anteilmässig rückerstattet.

Bezahlt eine abgabepflichtige Person nicht fristgemäss, wird gemahnt. Bleibt die Mahnung erfolglos, entzieht das kantonale Strassenverkehrsamt den Fahrzeugausweis und das Kontrollschild.

2.1.6.7 Erhebung Abgabekategorie «Motorfahräder»

Auf inländische Fahrzeuge der Abgabekategorie Motorfahräder wird eine Jahrespauschale im Umfang von 25 Franken erhoben. Aufgrund des im Vergleich zum Ertrag unverhältnismässigen Erhebungsaufwands sind ausländische Motorfahräder von der Abgabe befreit. Der Vollzug, insbesondere die Durchsetzung wäre zudem schwierig zu handhaben.

Motorfahräder, die der Abgabepflicht unterliegen, verfügen über ein Kontrollschild, das vom Wohnsitzkanton der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters ausgegeben wird; diese Fahrzeuge sind aber zurzeit noch nicht im IVZ registriert. Die Kontrollschildvergabe setzt die Bezahlung einer Kollektiv-Haftpflichtversicherung und in vielen Kantonen einer Kontrollmarke oder Vignette voraus. Die Kantone regeln das Verfahren.

Aus Sicht der Erhebung, insbesondere hinsichtlich Effizienz und Akzeptanz, ist es naheliegend, dass die Abgabe zusammen mit den jeweiligen kantonalen Abgaben in Rechnung gestellt wird. Die notwendigen Stammdaten sind bei den zuständigen Stellen bereits erfasst und müssen für die Abgabe nicht erneut erfasst werden.

Angesichts der geringen Abgabenhöhe und in Angleichung an die Handhabung bei der Kollektivversicherung bzw. Kontrollmarke kann für Elektromotorfahräder keine anteilmässige Rückerstattung der bereits entrichteten Abgabe geltend gemacht werden.

Das Inkassoverfahren folgt den kantonalen Bestimmungen.

2.1.6.8 Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge»

Auch im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge unterstehen der Abgabe. Wie unter Ziffer 2.1.4 dargelegt, stösst die Erhebung nach Fahrleistung jedoch schnell an Grenzen. Da diese Fahrzeuge nicht im IVZ erfasst sind, müssten sie zunächst in der Schweiz registriert werden. Zudem müsste die Fahrleistung mit einer der unter Ziffer 2.1.6.2 beschriebenen Lösungen ermittelt werden. Da der überwiegende Teil der Fahrleistung üblicherweise im Ausland erbracht wird, kommt zum einen eine periodische Meldung des Kilometerstands für ausländische Fahrzeuge nicht in Betracht. Zum anderen wäre der Initialaufwand für eine technische Lösung über einen zugelassenen Anbieter aufgrund der generell wenigen bzw. kurzen Fahrten in der Schweiz und angesichts des zu erwartenden geringen Abgabebetrags unangemessen hoch. Ausserdem sind das Inkasso und die Verfolgung einer allfälligen Widerhandlung im Ausland mit einem grossen Aufwand verbunden und schwierig bzw. nicht zu vollziehen.

Aus diesen Gründen sieht das Tarifmodell für ausländische Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge eine Pauschalabgabe vor. Aus Gleichbehandlungsgründen steht es den ausländischen Abgabepflichtigen jedoch frei, sich über einen zugelassenen Anbieter für die fahrleistungsabhängige Abgabe zu registrieren und gleich wie die inländischen Abgabepflichtigen veranlagt zu werden. Allerdings ist zu erwarten, dass sich nur wenige für den distanzabhängigen Ansatz entscheiden werden, da er sich nur in seltenen Fällen lohnen dürfte.

a) Erhebungsprozess Pauschalabgabe

Die Pauschalabgabe ermöglicht eine einfache Erhebung. Sie ist mit mässigem Aufwand gut kontrollierbar. Die Einnahmen aus der Abgabe stehen damit in einem angemessenen Verhältnis zum Erhebungs- und Kontrollaufwand.

Der Erhebungsprozess leitet sich im Wesentlichen von jenem zur 2023 eingeführten E-Vignette ab. Soweit möglich sollen sich aus der Erhebung der beiden Abgaben ergebende Synergien genutzt werden.

Abbildung 20: Prozess Abgabenerhebung Pauschalabgabe

Prozessschritt	Erklärung
Registrierung	<p>Um die pauschale Abgabe entrichten zu können, sind nur wenige Angaben zu erfassen und dies voraussichtlich auf dem gleichen Webportal, über das auch die E-Vignette für die Nationalstrassen gelöst werden kann. Von der abgabepflichtigen Person werden insbesondere folgende Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amtliches Kontrollschild und Immatikulationsland des Fahrzeugs • Auswahl der Abgabekategorie «Personenwagen / leichtes Nutzfahrzeug» • Angabe der Antriebsart, d.h. BEV oder PHEV • Angabe der Aufenthaltsdauer im Zollgebiet • Bezahlung mit einem Zahlungsmittel mit Zahlungsgarantie (Kreditkarte, Debitkarte, Tankkarte) <p>Angaben zur abgabepflichtigen Person selbst sind nicht erforderlich. Die Abgabe kann insofern anonym entrichtet werden.</p>
Ermittlung der Fahrleistung	Da die Abgabe pauschal entrichtet wird, erübrigt sich die Ermittlung der Fahrleistung.
Veranlagung	Die Abgabe wird gestützt auf die Angaben der abgabepflichtigen Person zu Abgabekategorie, Antriebsart und Aufenthaltsdauer direkt über das Webportal veranlagt.
Inkasso	Die Abgabe wird unmittelbar beim Lösen der Pauschalabgabe im Webportal erhoben.
Kontrolle / Ahndung	<p>Die Pauschalabgabe muss vor Beginn der Fahrt im Zollgebiet und für den gesamten Aufenthalt im Zollgebiet entrichtet werden. Es muss deshalb jederzeit und überall überprüft werden können, ob die Abgabe bezahlt wurde. Kontrollen an der Zollgrenze und im Grenzraum werden durch das BAZG, im Landesinneren durch die Kantone vorgenommen.</p> <p>Eine visuelle Kontrolle wie bei der Klebevignette für die Nationalstrassen ist nicht möglich. Ob für ein bestimmtes Fahrzeug die Abgabe entrichtet worden ist, muss durch die Kontrollorgane deshalb durch eine Abfrage im Informationssystem des BAZG überprüft werden. Dazu muss ein Fahrzeug grundsätzlich angehalten werden. Da dies den Verkehrsfluss an den Grenzübergängen beeinträchtigen kann, sollen Kontrollen stichprobenweise nach Risikoindikatoren sowie situativ im Rahmen einer anderweitigen Kontrolle, aber nicht systematisch erfolgen.</p> <p>Um Kontrollen möglichst effizient und wirksam durchführen zu können, können mobile Kontrollsysteme, bestehend aus einer Kamera auf einem Stativ, eingesetzt werden. Diese Kameras erfassen die Kontrollschilder der Fahrzeuge und gleichen sie mit den im Informationssystem erfassten Kontrollschildern ab. Besteht keine gültige Erfassung, so wird dies von einem mobilen Kontrollgerät angezeigt, und das Fahrzeug kann sofort angehalten werden – vorausgesetzt natürlich, es handelt sich um ein Elektrofahrzeug. Bei diesem System wird einzig ein Abgleich mit den registrierten Kontrollschildern gemacht und den Kontrollorganen ein entsprechendes Resultat angezeigt; es werden keine Daten oder Bilder gespeichert. Sollten bei einer hohen Missbrauchsquote solche flexibel einsetzbaren Kameras nicht genügen, müsste die Beschaffung von Anlagen für automatisierte Kontrollen zwecks systematischerer Kontrollen geprüft werden. Diese entfalten aber nur ihre volle Wirkung, wenn die Kontrollorgane Zugriff auf ausländische Fahrzeughalterregister haben, was heute nicht oder nur sehr bedingt der Fall ist und eine Ahndung von abgaberechtlichen Widerhandlungen mit im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen deutlich erschwert. Bis Zugriffe auf ausländische Fahrzeugregister für die Kontrollorgane Realität werden und Anlagen für automatisierte Kontrollen dadurch effektiv</p>

Prozessschritt	Erklärung
	<p>eingesetzt werden können, müssen fehlbare Abgabepflichtige sofort angehalten und vor Ort gebüsst werden. Nur auf diese Weise können Personen mit Wohnsitz im Ausland gleichermaßen ins Recht gefasst werden wie Personen mit Wohnsitz im Inland.</p> <p>Dieser Kontrollprozess entspricht demjenigen zur E-Vignette. Werden Kontrollen auf Nationalstrassen durchgeführt, soll deshalb mittels einer einzigen Abfrage die korrekte Entrichtung beider Abgaben kontrolliert werden.</p> <p>Stellt sich anlässlich einer Kontrolle heraus, dass für das betreffende Fahrzeug keine Pauschalabgabe entrichtet worden ist und das Fahrzeug auch nicht für die fahrleistungsabhängige Abgabe registriert ist, wird eine Busse von 200 Franken fällig.</p>

b) Erhebungsprozess fahrleistungsabhängige Abgabe

Im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge können alternativ zur Entrichtung der Pauschalabgabe auch nach der Fahrleistung veranlagt werden. Aufgrund des stark degressiv ausgestalteten Pauschaltarifs dürfte sich eine distanzabhängige Veranlagung allerdings selbst für Grenzgänger, die täglich nur geringe Strecken in der Schweiz zurücklegen, kaum lohnen.

Die Erhebung der fahrleistungsabhängigen Abgabe erfolgt für ausländische und inländische Personewagen und leichte Nutzfahrzeuge grundsätzlich gleich. Zuständig für die Abgabenerhebung bei ausländischen Fahrzeugen sind jedoch nicht die Kantone, sondern ausschliesslich der Bund. Eine andere wesentliche Abweichung liegt darin, dass die Registrierung, die Ermittlung der Fahrleistung sowie das Inkasso über einen vom Bund zugelassenen Anbieter erfolgen muss (analog zum Erhebungsdienst EETS bei den schweren Nutzfahrzeugen). Das bedeutet, dass Abgabepflichtige mit im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen für die Veranlagung nach Fahrleistung nicht die Selbstdeklaration wählen können, sondern den Dienst eines zugelassenen Anbieters in Anspruch nehmen müssen.

Im Folgenden wird nur auf die Abweichungen eingegangen, die sich zu den im Inland immatrikulierten Fahrzeugen gemäss Ziffer 2.1.6.3 ergeben.

Abbildung 21: Prozess Abgabenerhebung fahrleistungsabhängige Abgabe

Prozessschritt	Erklärung
Registrierung	<p>Im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge sind nicht im IVZ registriert. Diese Fahrzeuge müssen deshalb beim Bund über ein Webportal angemeldet werden. Die Registrierung erfolgt über einen vom Bund zugelassenen Anbieter. Erforderlich sind die folgenden Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angaben zum Anbieter • Angaben zu Fahrzeughalter/-in • Fahrzeugidentifikationsnummer FIN • Amtliches Kontrollschild und Immatikulationsland des Fahrzeugs • Abgabekategorie • Angabe der Antriebsart, d.h. BEV oder PHEV • Maximal zulässiges Gesamtgewicht bzw. Gesamtmasse im Herkunftsland in Kilogramm
Ermittlung der Fahrleistung	<p>Die Ermittlung der Fahrleistung im Zollgebiet erfolgt über einen zugelassenen Anbieter analog zu den inländischen Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen. Allerdings wird die Fahrleistung jeden Tag, an dem das Fahrzeug in der Schweiz gefahren wird, durch den Anbieter dem BAZG gemeldet.</p>
Veranlagung	<p>Gestützt auf die gemeldete Fahrleistung im Zollgebiet und dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs legt das BAZG den geschuldeten Abgabebetrag fest. Es erlässt die Veranlagungsverfügung und stellt sie dem Anbieter zu, welcher sie der abgabepflichtigen Person zugänglich macht.</p> <p>Hält eine abgabepflichtige Person die Rechnungsstellung eines Anbieters für fehlerhaft, so muss sie die Rechnung innerhalb der Einsprachefrist beim Anbieter beanstanden. Dieser prüft die Beanstandung und klärt sie gegebenenfalls mit dem</p>

Prozessschritt	Erklärung
	BAZG. Liegt die Bearbeitung der Beanstandung nicht in seiner Kompetenz, so leitet er diese an das BAZG weiter.
Inkasso	Die Bezahlung der Abgabe erfolgt über den Anbieter im Zuge einer periodischen Abrechnung ans BAZG. Der Anbieter wird vom Bund auf seine Zahlungsfähigkeit geprüft. Das Inkasso bei der abgabepflichtigen Person muss der Anbieter auf eigenes Risiko durchführen. Wird die Rechnung trotz Mahnung nicht beglichen, wird den betroffenen Fahrzeugen bis zur Bezahlung der geschuldeten Abgabe die Einfahrt ins Zollgebiet verwehrt.
Kontrolle	Wird anlässlich der Kontrolle eines ausländischen Fahrzeugs festgestellt, dass keine Pauschalabgabe entrichtet wurde, ist zu prüfen, ob für das betreffende Fahrzeug im Informationssystem ein Vertrag mit einem Anbieter zur Ermittlung der Fahrleistung hinterlegt ist. Ist dem so, dann gelten in Bezug auf die korrekte Ermittlung der Fahrleistung die gleichen Kontrollmöglichkeiten wie für inländische Fahrzeuge. Da die überwiegende Fahrleistung üblicherweise im Ausland erbracht wird, kann der Kilometerstand nicht für die Plausibilisierung der gemeldeten Fahrleistung beigezogen werden. Entsprechend muss der Kilometerstand von ausländischen Fahrzeugen im Gegensatz zu den inländischen Fahrzeugen nicht regelmässig gemeldet werden. Deshalb ist insbesondere auf die Verpflichtung der zugelassenen Anbieter, die Einhaltung der Zulassungsbedingungen jederzeit sicherzustellen und im Rahmen von Audits durch den Bund prüfen zu lassen, abzustellen.
Ahndung	Wird bei einem für die fahrleistungsabhängige Abgabe registrierten Fahrzeug eine Abgabewiderhandlung festgestellt, kommen die Strafbestimmungen des EFAG zur Anwendung. Die Widerhandlungen werden durch das BAZG nach dem BAZG-VG und dem VStR verfolgt und beurteilt.

2.1.6.9 Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport»

Schwere Nutzfahrzeuge werden in aller Regel gewerblich genutzt. Damit es im Transportgewerbe zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt, ist es zwingend, dass in- und ausländische Fahrzeuge gleich veranlagt und besteuert werden. Eine Pauschalabgabe wie für ausländische Personenwagen ist für im Ausland immatrikulierte schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport daher ausgeschlossen. Gleichzeitig soll eine möglichst einfache Erfassungslösung für gelegentliche Fahrten in die Schweiz verfügbar sein. Die Lösung für inländische Personenwagen bietet sich deshalb nicht an.

Für die Erhebung der Abgabe auf schwere ausländische Personentransportfahrzeuge soll für die Ermittlung der Fahrleistung und die Veranlagung deshalb das LSVA-System genutzt werden. Die Nutzung des nationalen manuellen Mautdiensts der LSVA (NMTS) dürfte üblicherweise die bevorzugte Lösung darstellen, da diese für Fahrzeuge vorgesehen ist, die bei der Einfahrt ins Zollgebiet noch mit keinem Erfassungssystem ausgerüstet sind.

Bei häufigerem Aufenthalt in der Schweiz kann die abgabepflichtige Person auch die Dienste eines im Rahmen der LSVA zugelassenen Anbieters in Anspruch nehmen, der die Fahrleistung mit einem eigenen Erfassungssystem ermittelt (s. auch Fussnote 48).

Die übrigen Prozessschritte von Veranlagung über Inkasso bis zu Kontrolle und Ahndung entsprechen ebenfalls der LSVA-Lösung.

2.1.6.10 Erhebung ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorie «Motorräder»

Auch im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge der Abgabekategorie Motorräder unterliegen der Abgabe. Die pauschal erhobene Abgabe muss vor Beginn der Fahrt im Zollgebiet und für den gesamten Aufenthalt im Zollgebiet entrichtet werden. Von der Pauschalabgabe auf ausländische Personenwagen unterscheidet sich diese Abgabe einzig beim Tarif. Zum Erhebungsprozess kann deshalb auf die Ausführungen zur Pauschalabgabe auf ausländische Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwiesen werden (s. Ziff. 2.1.6.8).

2.2 Wasserstoff

Grundsätzlich unterstehen alle stofflichen Antriebsmittel (d.h. alle Treibstoffe) der Mineralölsteuergesetzgebung, sofern sie für die Verwendung als Treibstoffe bestimmt sind. Artikel 2 Absatz 2 MinöStG definiert, was als Treibstoff gilt. Demnach unterstehen auch alle biogenen und synthetischen Treibstoffe grundsätzlich der Mineralölsteuer.

Wasserstoff bildet zurzeit eine Ausnahme: Ungemischter Wasserstoff wird aktuell in Brennstoffzellen-Fahrzeuge (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV) getankt und gemäss aktueller Praxis nicht als Treibstoff erfasst bzw. nicht besteuert, weil dieser nur der Ausgangsstoff für die Umwandlung zu Strom in der Brennstoffzelle ist. Diese Wasserstofffahrzeuge werden über einen Elektromotor bzw. über Strom angetrieben und sind daher im weiteren Sinne auch «Elektrofahrzeuge». Wasserstoff, wenn er dem Erdgas beigemischt wird, wird hingegen als Treibstoff besteuert, wenn die Mischung an einer Erdgastankstelle für Erdgasfahrzeuge in Verkehr gesetzt wird. Auch wenn (ungemischter) Wasserstoff direkt für einen Verbrennungsmotor verwendet wird, fällt er in den Geltungsbereich des MinöStG.

Wasserstoff kann somit in Fahrzeugen unterschiedlich verwendet werden, was gemäss geltendem Recht zu unterschiedlichen Besteuerungsformen führen kann. Künftig soll jegliche Verwendung von Wasserstoff als Antriebsmittel einheitlich besteuert werden. Deshalb wird das MinöStG zusammen mit dieser Vorlage dahingehend angepasst, dass auch jener Wasserstoff als Treibstoff gilt, der für Brennstoffzellenfahrzeuge verwendet wird.

Wasserstoff fällt unter die Zolltarifnummer 2804.1000, welche im Steuertarif im Anhang 1 zum MinöStG nicht namentlich aufgeführt wird. Unter dieser Zolltarifnummer kann für gasförmigen Wasserstoff der Steuersatz für gasförmigen Biowasserstoff ohne ökologischen und sozialen Nachweis (Petrol-Info Artikel Nr. 717⁴⁹) angenommen werden. Der Steuersatz liegt aktuell bei Fr. 409.90 je 1000 kg und der Mineralölsteuerzuschlag beträgt Fr. 399.30 je 1000 Kilogramm. Somit gilt für gasförmigen Wasserstoff eine gesamte Steuerbelastung von Fr. 809.20 je 1'000 Kilogramm. Für verflüssigten Wasserstoff (Petrol-Info: Artikel Nr. 718) liegt der Steuersatz aktuell bei Fr. 420.60 je 1000 Liter und der Mineralölsteuerzuschlag beträgt Fr. 300.– je 1000 Liter. Somit gilt für verflüssigten Wasserstoff eine gesamte Steuerbelastung von Fr. 720.60 je 1'000 Liter.

Analog zur Berechnung der Tarife für eine fahrleistungsabhängige Abgabe soll auch bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen ein zu den Mineralölsteuern äquivalenter Steuertarif für Wasserstofffahrzeuge zur Anwendung kommen (bezogen auf den spezifischen Treibstoffverbrauch pro 100 km). Damit soll im Endeffekt erreicht werden, dass für gleichartige Benzin- und Dieselfahrzeuge sowie Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge pro 100 km ungefähr die gleiche steuerliche Belastung anfällt. Damit wird einerseits möglichst eine Gleichbehandlung sichergestellt und andererseits auch die Finanzierung der Strasseninfrastruktur gewährleistet.

Die aktuell verfügbaren Datengrundlagen und Literatur zu den Verbrauchswerten bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen zeigen, dass die heutigen Steuertarife für Wasserstoff im Vergleich zu den Mineralölsteuern auf Benzin- und Dieselöl bzw. zur fahrleistungsabhängigen Abgabe für rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge zu tief sind (bezogen auf die steuerliche Belastung pro 100 km). Um eine gleichwertige steuerliche Belastung zu erreichen, werden deshalb die Tarife für Wasserstoff angehoben.

Entsprechend der Mineralölsteuer wird der Tarif für Wasserstoff in Grundsteuer und Zuschlag aufgeteilt (s. Ziff. 3.2 Erläuterungen zum Anhang 1/Ziff. 1). Bei den meisten Wasserstofftankstellen wird der Wasserstoff im gasförmigen Aggregatzustand getankt. Falls der Wasserstoff jedoch im flüssigen Aggregatzustand getankt wird, kommen folgende in Bezug auf den Energiegehalt äquivalenten Steuersätze zur Anwendung:

⁴⁹ <https://petrol-info.bazg.admin.ch/articleDetail?segnr=717&tn=2804.1000%2F923&date=2024%252D02%252D13&locale=de>

Abbildung 22: Steuersätze für Wasserstoff

Mineralölsteuer	Anteil (in %)	je 1'000 kg gasförmiger Wasserstoff (in Fr.)	je 1'000 kg verflüssigter Wasserstoff (in Fr.)
Grundsteuer	59,7	3'006.98	3'086.11
Zuschlag	40,3	2'027.40	2'080.76
Total	100,0	5'034.38	5'166.87

2.3 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz richtet sich nach dem Prinzip des Föderalismus aus. Der Bund baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Zur Finanzierung seiner Aufgaben und Aufwendungen im Strassenverkehr verfügt der Bund über zwei Finanzierungsgefässe: den NAF und die SFSV. Mit dem NAF finanziert der Bund Betrieb, Unterhalt sowie Bau und Ausbau der Nationalstrassen. Die Verwaltungskosten im ASTRA sind hingegen über die SFSV finanziert. Die Nationalstrassen sind für die schweizerische Volkswirtschaft ausgesprochen wichtig.

Transferzahlungen aus der SFSV an die Kantone finanzieren zudem einen Teil der Strassenkosten. Kantone und Gemeinden können auch für Agglomerationsverkehrsprojekte Beiträge aus dem NAF erhalten.

Die Mineralölsteuern auf Benzin und Dieselöl stellen den überwiegenden Teil der Einnahmen von NAF und SFSV dar. Der wachsende Anteil an Elektrofahrzeugen führt zu einem Rückgang der Einnahmen der Mineralölsteuern. Damit wird das Steuersubstrat der Mineralölsteuern ausgehöhlt, was letztendlich dazu führt, dass dem NAF, der SFSV sowie auch dem allgemeinen Bundeshaushalt Einnahmen fehlen. Die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen soll die Steuerausfälle bei den Mineralölsteuern, welche sich aus der zunehmenden Elektromobilität ergeben, ausgleichen. Damit kann die Abgabe die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherstellen und einen Beitrag an den Bundeshaushalt leisten, wie dies heute mit den Mineralölsteuern der Fall ist. Die finanziellen Auswirkungen werden unter Ziffer 4.1.1 erläutert.

2.4 Umsetzungsfragen

Das BAZG, welches mit dem Vollzug des EFAG betraut wird, erhebt mit der LSVA bereits eine auf der Fahrleistung basierende Abgabe. Diese beschränkt sich jedoch auf den schweren Güterverkehr, während die neue Abgabe auch auf Personenwagen und – als Pauschale – auf weiteren Fahrzeugarten wie Motorrädern oder Motorfahrrädern erhoben werden soll. Dementsprechend gibt es bei der LSVA etwa 50'000 abgabepflichtige inländische Fahrzeuge, während im Zeitpunkt der Einführung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen mit rund einer Million und im Endausbau mit bis zu sechs Millionen abgabepflichtigen Fahrzeugen zu rechnen ist.

Da die Kantone beim Vollzug des EFAG mit der Veranlagung des Grossteils der inländischen Elektrofahrzeuge sowie dem Inkasso eine wichtige Rolle übernehmen werden, werden sie in diese Arbeiten direkt miteinbezogen. Erste Gespräche mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) haben bereits stattgefunden. Dabei hat die asa ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Übernahme dieser neuen Aufgaben bekundet. Zusätzlich konnte die asa eine erste Schätzung des anfallenden Vollzugsaufwands vornehmen (zu den finanziellen Auswirkungen s. Ziff. 4.1.1). Eine der Herausforderungen, die sich bereits heute abzeichnet, ist die Problematik der Halterwechsel und damit einhergehenden, möglichen Abweichungen zwischen gemeldetem und tatsächlichem Kilometerstand. Hierzu muss auf Verordnungsstufe klar geregelt werden, wie bei solchen Differenzen vorgegangen werden soll und welcher der beiden Halter (ehemaliger oder neuer) welche Verantwortung trägt.

Bei der Umsetzung des unter Ziffer 2.1.6 umschriebenen Erhebungs- und Vollzugskonzepts handelt es sich im Wesentlichen um ein IT-Projekt. Das BAZG setzt für die Umsetzung solcher Projekte auf das SAFe-Modell (Scaled Agile Framework). Anwendungen werden demnach grösstenteils agil und iterativ implementiert. Das Projekt wird durch das Portfolio Management gesteuert, welches die einzelnen Vor-

haben nach bestimmten Kriterien priorisiert. Ein begonnenes Vorhaben wird in zehnwöchigen, sogenannten Product Increments umgesetzt. Dadurch können Änderungen an den Anforderungen, Rückmeldungen der Endbenutzer oder andere Umfeldveränderungen laufend berücksichtigt werden. Zentral ist, dass die Rückmeldungen auf sämtlichen involvierten Stufen regelmässig abgeholt und einbezogen werden. Das Erhebungs- und Vollzugskonzept kann nach diesem Modell in vier Phasen und in weniger als vier Jahren umgesetzt werden, sofern bei Projektstart noch Synergien aus dem aktuell laufenden DaziT-Programm des BAZG⁵⁰ genutzt werden können: Initialisierung (4 Monate), Analyse (10 Monate), Implementierung (23 Monate) und Einführung (3 Monate).

Die Initialisierung dient der Zusammensetzung des Projektteams und einer Umschreibung des Projekts, inklusive einer Grobschätzung des zu erwartenden Aufwands. Die Analyse stützt sich auf die Rechtsgrundlagen der künftigen Abgabe ab und umfasst nebst einer Schutzbedarfsanalyse und der Definition der Zulassungsbedingungen für die Anbieter u.a. die Erstellung der Soll-Architektur und -Prozesse, des Bearbeitungs- und Berechtigungskonzepts sowie der Kosten- und Ressourcenschätzung für die Implementierung.

Die Implementierung wird rund zwei Jahre beanspruchen. Sie beinhaltet die Schaffung des Informationssystems (d.h. einer Applikation bzw. eines Webportals für die Meldung des Kilometerstands sowie einer B2B-Datenplattform für die Übermittlung der Fahrleistung durch die zugelassenen Anbieter) und die Anpassung des Verkehrsabgabenportals für das Lösen der pauschalen Abgabe für ausländische Fahrzeuge. Dazu kommt die Erweiterung bestehender Systeme (insbesondere LSVA und IVZ) und Schnittstellen zu diesen Systemen sowie zu den Systemen der kantonalen Strassenverkehrsämter. Teil der Implementierung bilden überdies die Zulassung der (ersten) Anbieter, wofür in Anlehnung an die Zulassung von EETS- und NETS-Anbietern für die LSVA ein Zulassungsverfahren mit konkreten technischen und betrieblichen Anforderungen entwickelt wird, und der Aufbau der für den Vollzug zuständigen Organisationseinheit beim BAZG. Aufgrund des agilen Vorgehens können Tests, Pilotphasen und Schulungen bereits während der Implementierung durchgeführt werden.

Die eigentliche Einführung kann schliesslich innert wenigen Monaten erfolgen.

Ein wesentliches Element im Hinblick auf die Einführung der Abgabe bildet die Informationskampagne. Wie unter Ziffer 2.1.6.3 erläutert, werden im Rahmen der Implementierung zielgruppengerechte Informationsmassnahmen und -kampagnen konzipiert und umgesetzt.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Variante «Fahrleistung»

3.1 Bundesverfassung

Allgemeines

Mit der Vorlage zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde im Artikel 131 unter Absatz 2 Buchstabe b BV die Kompetenz für den Bund verankert, eine Abgabe für Motorfahrzeuge zu erheben, wenn diese andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV verwenden. Nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe d BV wird der Reinertrag dieser Abgabe dem NAF zugewiesen. Damit der Reinertrag der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen künftig analog zu den Mineralölsteuern verwendet werden kann, müssen die Artikel 86 (Abs. 2 Bst. d, e und e^{bis} sowie Abs. 2^{bis} und Abs. 4 Bst. a und b) und 196 (Ziff. 3 Abs. 2 und 2^{bis}) punktuell angepasst oder ergänzt werden.

Die Mineralölsteuern auf Treibstoffen setzen sich zusammen aus der Verbrauchssteuer («Grundsteuer») und dem Zuschlag auf der Verbrauchssteuer. Der Reinertrag der Grundsteuer wird zur Hälfte für die SFSV und in der Regel zu 10 Prozent für den NAF verwendet; der Rest fliesst in den allgemeinen Bundeshaushalt. Der Reinertrag des Zuschlags wird vollständig dem NAF zugewiesen. Diese (historisch entstandene) Zweiteilung in Grundsteuer und Zuschlag soll bei der neuen Abgabe auf der Fahrleistung

⁵⁰ Mit dem Programm DaziT, das am 1. Januar 2018 offiziell lanciert wurde, werden bis Ende 2026 u.a. die Zoll-, Abgabenerhebungs- und Kontrollprozesse vereinfacht, optimiert und digitalisiert. Die Entwicklung neuer digitaler Lösungen erfolgt in zwei *Agile Release Trains* (ART). Diese beiden ART setzen sich aus mehreren Teams und rund 200 Personen zusammen (*Scrum Master*, Entwickler, Architekten, Tester, *Product Owner* u.a.). Im Rahmen von DaziT konnte das BAZG bis anhin rund 40 Apps, Anwendungen und IT-Basisdienste in Betrieb nehmen ([Transformationsprogramm DaziT](#)).

von Elektrofahrzeugen nicht mehr weitergeführt werden, weil sie vielfach als kompliziert und schwer verständlich angesehen wird. Stattdessen soll die Verteilung des Reinertrags aus der Abgabe anhand von Prozentsätzen erfolgen, wobei die Anteile so festzulegen sind, dass sie der geltenden Verteilung der Mineralölsteuern (Grundsteuer und Zuschlag) entsprechen.

Zusätzlich und unabhängig zur Abgabe auf Elektrofahrzeuge soll die Regelung zur Verwendung der Reinerträge aus der Automobilsteuer angepasst werden. Die Anpassung von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b erfolgt im Rahmen der Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts, welche die erwarteten hohen strukturellen Defizite reduzieren sollen.

Artikel 86

Absatz 2

Buchstabe b

Mit Inkrafttreten des NAF im Jahr 2018 wurde der Reinertrag der besonderen Verbrauchsteuer auf Automobilen (Art. 131 Abs. 1 Bst. d BV; «Automobilsteuer») gemäss Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b vollständig zu Gunsten des NAF zweckgebunden. Vor 2018 floss der Reinertrag aus der Automobilsteuer gänzlich in den allgemeinen Bundeshaushalt. Die neue Regelung hält fest, dass mindestens 50 Prozent des Reinertrags für den NAF verwendet werden. Sie ermöglicht, dass bei Bedarf ein Teil der Automobilsteuer für den allgemeinen Bundeshaushalt verwendet werden kann, beispielsweise wenn es darum geht, die Vorgaben der Schuldenbremse einzuhalten.

Buchstabe d

Mit der geltenden Formulierung würde der Reinertrag aus der Abgabe für Motorfahrzeuge, die andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV verwenden, vollumfänglich in den NAF eingelegt. Damit künftig ein Anteil des Reinertrags der neuen Abgabe der SFSV zugewiesen werden kann und auch dem allgemeinen Bundeshaushalt ein Anteil aus dem Reinertrag zukommt, wird die geltende Bestimmung angepasst. Die Anpassung erfolgt dermassen, dass die Mittel im gleichen Verhältnis in die jeweiligen Finanzierungsgefässe fliessen wie bisher bei den Mineralölsteuern.

Bei der Berechnung der Anteile ist zu berücksichtigen, dass die Tarife der neuen Abgabe um ein Mehrwertsteueräquivalent erhöht werden (s. Ziff. 2.1.5). Die daraus resultierenden Mehreinnahmen sollen – analog zur MWST auf die heutige Mineralölsteuer – vollständig dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen. Unter Berücksichtigung dieses Effekts muss der Anteil der neuen Abgabe, der dem NAF zugewiesen wird, mindestens 38 Prozent betragen. Dieser Anteil entspricht dem Mineralölsteuerzuschlag, der vollständig dem NAF zukommt. Somit spiegeln 38 Prozent der neuen Abgabe den bisherigen Anteil des Zuschlags am Gesamtaufkommen der Mineralölsteuern (einschliesslich MWST-Äquivalent) wider. Da von der Grundsteuer der Mineralölsteuer «in der Regel» zusätzlich 10 Prozent ebenfalls in den NAF fliessen, ist auch dies angemessen zu berücksichtigen. Dies erfolgt, indem für die neue Abgabe eine Bandbreite für den NAF-Anteil festgelegt wird. Damit diese Bandbreite der Regelung bei der Mineralölsteuer entspricht, darf sie bis maximal 44 Prozent reichen.

Die Bandbreite von 38 bis 44 Prozent schafft somit einen Spielraum von 6 Prozentpunkten. Dieser entspricht dem heutigen Entscheidungsspielraum des Parlaments, welches über 10% der Grundsteuer flexibel bestimmen kann – sei es zugunsten des NAF oder des allgemeinen Bundeshaushalts. Die Obergrenze von 44 Prozent reflektiert dabei den Anteil des Zuschlags zuzüglich 10 Prozent der bisherigen Grundsteuer am Gesamtaufkommen (inkl. MWST-Äquivalent).

Mit dieser Regelung ist gewährleistet, dass die neue Abgabe hinsichtlich der Mittelverteilung dieselbe Flexibilität bietet wie das bestehende System bei den Mineralölsteuern. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass alle Gefässe anteilmässig in gleichem Umfang von der neuen Abgabe profitieren wie von den Mineralölsteuern.

Buchstabe e

Hier handelt es sich um eine gesetzestechnische Anpassung ohne materielle Auswirkungen. Zur besseren Lesbarkeit wird die heute umständliche Formulierung aufgeteilt in die Ziffern 1 und 2. Zusätzlich wird der letzte Teil der geltenden Bestimmung (...höchstens aber 310 Millionen Franken ...) in den neuen Absatz 2^{bis} ausgegliedert, da dieser auch auf die neue Abgabe Anwendung findet.

Buchstabe e^{bis}

Mit dem neuen Buchstaben *e^{bis}* wird sichergestellt, dass auch von der neuen Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b ein zusätzlicher Anteil des Reinertrags dem Fonds zugewiesen wird, wie dies bei der Mineralölsteuer der Fall ist. Um eine Gleichwertigkeit mit dem bisherigen System herzustellen – namentlich mit Buchstabe e, der die Zuweisung aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffe (ausgenommen Flugtreibstoffe) regelt – wurde der Anteil auf 6 Prozent des Reinertrags festgelegt. Die Buchstaben e und *e^{bis}* stehen in Verbindung mit den Übergangsbestimmungen in Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 und 2^{bis}. Diese Übergangsbestimmungen sind auf die Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) zurückzuführen und wurden anschliessend mit der Einführung des NAF angepasst. Demnach wird nach geltender Bundesverfassung ein Teil der für die SFSV zweckgebundene Mineralölsteuer (die Hälfte der Grundsteuer) für die Verzinsung und Rückzahlung der Bevorschussung des BIF verwendet.

Mit Buchstabe *e^{bis}* wird spiegelbildlich die Regelung von Buchstabe e auf die neue Abgabe übertragen. Die Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass bei der neuen Abgabe auf eine Aufteilung in Grundbetrag und Zuschlag verzichtet wird. Durch die Festlegung eines fixen Prozentsatzes wird eine gleichwertige, aber einfachere Lösung geschaffen, um die Mittelbindung an den Fonds auch mit der neuen Abgabe sicherzustellen.

Die Wahl des Satzes von 6 Prozent beruht auf einer rechnerischen Entsprechung zum bisherigen Mechanismus in Buchstabe e, wonach dem Fonds je 9 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags sowie der Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer (Grundsteuer) zugewiesen werden. In der Summe ergibt sich daraus ein Mittelzufluss in der Grössenordnung von rund 6 Prozent des Reinertrags aus der gesamten Mineralölsteuer. Damit wird die Gleichwertigkeit zum bisherigen System sichergestellt.

Absatz 2^{bis}

Mit Absatz 2^{bis} wird festgehalten, dass die Summe der dem Fonds zugewiesenen Mittel gemäss Absatz 2 Buchstaben e und *e^{bis}* weiterhin auf maximal 310 Millionen Franken pro Jahr begrenzt ist. Diese Obergrenze besteht bereits im geltenden Recht und wird im Gesetz indiziert. Aufgrund der Einführung von Buchstabe *e^{bis}* ist es notwendig, die bestehende Begrenzung neu und explizit in einem eigenen Absatz festzuhalten, um auch diesen neuen Mittelzufluss in die Berechnung einzubeziehen.

Absatz 4

Die heutige Bestimmung wird dahingehend ergänzt, dass der SFSV analog zu den Mineralölsteuern auch ein Teil des Reinertrags der neuen Abgabe (28 Prozent) zugewiesen wird. Der besseren Lesbarkeit halber wird die Bestimmung neu aufgeteilt in die Buchstaben a und b.

Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b

Es handelt sich hier um eine rein sprachliche Anpassung, die nur den italienischen Text betrifft. Der heute verwendete Begriff «imposta», wird ersetzt durch den Begriff «tassa».

Artikel 196

Ziffer 3

Absatz 2 und 2^{bis}

Die beiden geltenden Bestimmungen werden jeweils mit dem Verweis auf den Buchstaben *e^{bis}* ergänzt (... Buchstabe e und *e^{bis}* ... statt dem Fonds bei Abs. 2 und ... Buchstabe e und *e^{bis}* in Abs. 2bis), Auch hier geht es darum, dass die geltende Bestimmung zur Mineralölsteuer auch auf die neue Abgabe Anwendung findet (s. dazu auch die obigen Erläuterungen zum neuen Absatz *e^{bis}*).

3.2 Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Ingress

Die Kompetenz des Bundes zur Erhebung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge stützt sich auf Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b BV.

1. Abschnitt: allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 *Gegenstand*

Absatz 1

Gestützt auf die Ermächtigung im Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b BV wird hier bestimmt, dass der Bund eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf elektrisch angetriebene Motorfahrzeuge (Elektrofahrzeuge) erhebt.

Absatz 2

Hier wird geregelt, welche Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes als Elektrofahrzeuge gelten. Es sind dies einerseits batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) und andererseits Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV). Es handelt sich dabei um Fahrzeuge, die über einen Ladeanschluss verfügen und bei denen von einer externen Quelle der Strom zugeführt wird, welcher in einer Batterie gespeichert wird.

BEV werden ausschliesslich durch einen Elektromotor angetrieben. Die Energie wird aus der Batterie im Fahrzeug gewonnen. Die Aufladung der Batterie erfolgt über das externe Stromnetz. Ein Teil der Energie kann beim Bremsen zurückgewonnen und in den Akku gespeist werden.

PHEV sind sowohl mit einem Verbrennungsmotor als auch mit einem Elektromotor, der von einer Batterie angetrieben wird, ausgestattet. Die Batterie wird hier ebenfalls, wie bei den BEV, von einer externen Stromquelle gespeist. Ebenfalls der Abgabe unterliegen sogenannte «Range-Extender-Fahrzeuge»⁵¹ (Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung). Dies sind grundsätzlich Elektrofahrzeuge, die zusätzlich über einen Verbrennungsmotor verfügen, der mit Benzin einen Generator antreibt, der Strom produziert und damit die Batterie auflädt. Fahrzeuge mit Range Extender werden gleichbehandelt wie die PHEV.

Nicht der Abgabe unterstehen sogenannte «Mildhybrid-Fahrzeuge» bzw. «Vollhybridfahrzeuge» (HEV), die über keinen Ladeanschluss verfügen und deren Batterie deshalb nicht von einer externen Stromquelle geladen wird. Bei diesen Fahrzeugen fallen die Mineralölsteuern an. Fahrzeuge mit Brennstoffzellen (Fuel Cell Electric Vehicle; FCEV) unterstehen ebenfalls nicht der Abgabe auf Elektrofahrzeuge, denn diese verfügen nicht über einen Ladeanschluss für Strom. Bei Brennstoffzellenfahrzeuge wird der getankte Wasserstoff erst im Fahrzeug in Strom umgewandelt. Neu soll jedoch der Wasserstoff, unabhängig, ob er direkt im Verbrennungsmotor verwendet oder in der Brennstoffzelle in Strom umgewandelt wird, über das MinöStG besteuert werden (s. auch die Erläuterungen zu Anhang 1 Ziff. 1 zu Art. 2 Abs. 2^{bis} MinöStG).

Artikel 2 *Anwendbarkeit des BAZG-Vollzugsaufgabengesetzes*

Absatz 1

Mit dem BAZG-Vollzugsaufgabengesetz (BAZG-VG) wird unter anderem die Harmonisierung des Vollzugs sowie die Schaffung der Voraussetzungen für einfache und kostengünstige Verfahren, namentlich für die vom BAZG zu erhebenden Abgaben, bezweckt. Das BAZG-VG bildet damit die rechtliche Grundlage für die Digitalisierung sowie die Vereinfachung und Vereinheitlichung des Vollzugs von abgaberechtlichen Erlassen.

Da der Vollzug des vorliegenden Gesetzes dem BAZG übertragen wird (s. Art. 3), erklärt Artikel 2 das BAZG-VG auch in Bezug auf die Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge als anwendbar, soweit das EFAG nichts Abweichendes bestimmt. Für die Abgabenerhebung relevante Bestimmungen des BAZG-VG betreffen etwa die Befugnisse des BAZG, die Datenbearbeitung, die Kontrollen, die Amtshilfe, den Rechtsschutz oder die Strafverfolgung, die im EFAG nicht zusätzlich – bzw. wo erforderlich nur ergänzend – geregelt werden.

Das BAZG-VG ist noch nicht in Kraft, wurde aber am 20. Juni 2025⁵² von der Bundesversammlung verabschiedet. Daher wird in der Vernehmlassungsvorlage darauf verzichtet, die einschlägigen Bestimmungen des BAZG-VG in den Gesetzesentwurf zu übertragen. An ihrer Stelle verweist Artikel 2 auf die Anwendbarkeit des BAZG-VG.

⁵¹ Range Extended Electric Vehicle (REEV)

⁵² BBI 2025 2035

Absatz 2

Die Bestimmungen des BAZG-VG, welche die Themen der Warenanmeldung und der Erhebung der Abgaben behandeln, sind sinngemäss auf das EFAG anwendbar. Dies, weil mit der Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge keine steuerpflichtigen Waren, sondern die zurückgelegte Fahrleistung veranlagt wird. Trotz teilweise beträchtlicher Unterschiede zwischen der Erhebung der Einfuhr- und Ausfuhrabgaben im grenzüberschreitenden Warenverkehr und der Erhebung der Inlandabgaben ist eine weitgehende Vereinheitlichung des Verfahrens möglich.

Der 2. Titel des BAZG-VG (Veranlagungsverfahren) sieht nebst einer Anmeldepflicht für Waren, die einer Inlandabgabe unterliegen, etwa vor, dass die Periodizität der Anmeldung vom Bundesrat festgelegt wird und die Abgaben bei ausbleibender, unvollständiger oder unrichtiger Anmeldung von Amtes wegen nach Ermessen veranlagt werden.

Der 3. Titel über die Erhebung der Abgaben regelt u.a. die Solidarhaftung, die Zahlungsweise, die Verzinsung, die Verjährung, die Sicherstellung, die Nachforderung sowie den Erlass von Abgaben und die Vollstreckung von Forderungen.

Der 5. Titel regelt nebst dem Rechtsschutz auch das Verfahrensrecht. Dieses legt u.a. fest, dass die Abgabepflichtigen an der Ermittlung des Sachverhalts mitzuwirken haben. Der Anwendungsbereich der damit statuierten allgemeinen Mitwirkungspflicht ist sehr breit, wird allerdings vom Verhältnismässigkeitsgrundsatz begrenzt. Im Ergebnis sind sämtliche Mitwirkungshandlungen zu erbringen, welche im Interesse einer vollständigen und richtigen Veranlagung geeignet, erforderlich und den Abgabepflichtigen zumutbar sind. Die Entscheidung darüber, welche Art der Mitwirkung eingefordert werden muss, liegt grundsätzlich im Ermessen des BAZG.

Weiter finden sich im 6. Titel Bestimmungen über die Kontrolle, im 7. Titel über die Befugnisse des BAZG, im 8. Titel über die Datenbearbeitung, im 9. Titel über die Amtshilfe und im 10. Titel über die Strafverfolgung.

Artikel 3 Zuständige Behörde

Absatz 1

Absatz 1 präzisiert, dass das BAZG für den Vollzug des EFAG zuständig ist.

Absatz 2

Dem Bundesrat wird ermöglicht, für den Vollzug die Kantone und private Organisationen beizuziehen. Im gegenwertigen Zeitpunkt ist noch unklar, inwieweit und in welchem Ausmass private Organisationen beigezogen werden. Allerdings werden Kontrollen teilweise zusammen mit Vignetten-Kontrollen durchgeführt werden, welche nach Artikel 18 Absatz 3 NSAG auf Dritte übertragen werden können. Auch Kontrollen im Rahmen der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe stützen sich u.a. auf Daten ab, die durch private mobile Erfassungseinheiten erfasst werden (s. Art. 90 Abs. 4 bis 6 SVAV); diese Daten werden bei den über das LSVA-System veranlagten schweren Nutzfahrzeugen auch nach dem EFAG zu Kontrollzwecken verwendet werden. Insbesondere für Kontrollzwecke ist deshalb davon auszugehen, dass der Bundesrat private Organisationen beiziehen wird.

Absatz 3

Die Höhe der Vollzugsentschädigung der am Vollzug des EFAG involvierten Behörden soll im Sinne einer Vereinheitlichung der vom BAZG erhobenen Verbrauchsteuern und Lenkungsabgaben vom Bundesrat festgelegt werden.

2. Abschnitt: Abgabepflicht

Artikel 4 Abgabeobjekt

Das Gesetz sieht vor, dass Fahrten aller im Strassenverkehr immatrikulierten Elektrofahrzeuge der Abgabe unterstellt werden. Dies gilt sowohl für in der Schweiz als auch für im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die über ein Kontrollschild verfügen. Die Abgabe wird analog zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf alle im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer (=Fahrleistung) erhoben. Die Erhebung im Zollgebiet ist notwendig, damit für die Abgabbeerhebung bei den schweren

Fahrzeugen das gleiche Erhebungssystem wie für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe verwendet werden kann. Das Zollgebiet umfasst auch das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Inwieweit das Fürstentum künftig eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge erheben will, bleibt jedoch ihm überlassen. Sollte sich das Fürstentum für eine andere Lösung entscheiden, müsste der räumliche Geltungsbereich der Abgabe auf Elektrofahrzeuge entsprechend angepasst werden.

Artikel 5 Abgabebefreiungen

Absatz 1

Buchstabe a: Die Fahrzeuge des sogenannten Non-Road-Bereichs sind aufgrund der unter Ziffer 2.1.2 erwähnten Gründen nicht abgabepflichtig. Dem Non-Road-Bereich werden aktuell die folgenden Fahrzeugarten gemäss VTS zugeordnet:

- (landw.) Traktoren (Art. 11 Abs. 2 Bst. h)
- Arbeitsmaschinen (Art. 13 Abs. 3 Bst. a)
- (landw.) Arbeitskarren (Art. 13 Abs. 3 Bst. b)⁵³
- (landw.) Motorkarren (Art. 11 Abs. 2 Bst. g)
- (landw.) Motoreinachser (Art. 17 Abs. 1)
- Motorschlitten (Art. 14 Bst. c)

Ebenfalls von der Abgabe ausgenommen sind motorisierte Rollstühle (Art. 18 Bst. c VTS). Während motorisierte Rollstühle mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h gemäss Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe l der Verkehrszulassungsverordnung⁵⁴ über kein Kontrollschild verfügen müssen und somit per se nicht abgabepflichtig sind, benötigen Rollstühle mit einer Geschwindigkeit von über 10 km/h ein Kontrollschild und wären somit grundsätzlich abgabepflichtig, da sie immatrikuliert sind. Um alle motorisierten Rollstühle gleich zu behandeln, werden auch die schnellen motorisierten Rollstühle von der Abgabe ausgenommen.

Buchstaben b, c und d:

In diesem Artikel wird sinngemäss Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe g und h MinöStG übernommen. Diese Befreiung beruht auf dem Völkerrecht, namentlich auf dem Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961⁵⁵ über diplomatische Beziehungen, das die Befreiung von sämtlichen direkten und indirekten Bundes-, Kantons- und Gemeindesteuern vorsieht. In Anlehnung an Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe c der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996⁵⁶ (MinöStV) bzw. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e des Bundesgesetzes vom 19. März 2010⁵⁷ über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAG) werden Elektrofahrzeuge ausländischer Regierungen in offizieller Mission von der Abgabe ebenfalls befreit.

Buchstabe e:

Die Abgabepflicht gilt grundsätzlich auch für im Ausland immatrikulierte Elektrofahrzeuge. Bei ausländischen Motorfahrzeugen wäre die Umsetzung jedoch schwierig bzw. unverhältnismässig. Da auf inländische Motorfahrzeuge eine Jahrespauschale von 25 Franken erhoben wird, würde eine Tagespauschale für ausländische Elektrofahrzeuge dieser Abgabekategorie nur wenige Rappen kosten. Eine Abgabenerhebung stünde somit in einem Missverhältnis zum Abgabbeertrag.

Absatz 2

In Einzelfällen, in denen sich die Umsetzung der Abgabe als besonders schwierig oder unverhältnismässig erweist, soll dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden, einzelne Elektrofahrzeuge oder Elektrofahrzeugarten auf Verordnungsstufe von der Abgabepflicht ganz oder teilweise zu befreien oder Sonderregelungen vorzusehen. Diese Ausnahmebestimmung ist aber restriktiv zu handhaben, indem insbesondere die in Ziffer 2.1.3.1 festgelegten Grundprinzipien zu beachten sind (d.h. Sicherung der

⁵³ Dazu gehören auch Pistenfahrzeuge, für welche gemäss Artikel 18 Absatz 1^{ter} MinöStG die Mineralölsteuer grösstenteils zurückerstattet wird.

⁵⁴ SR 741.51

⁵⁵ SR 0.191.01

⁵⁶ SR 641.611

⁵⁷ SR 741.71

Finanzierung und Beibehaltung des mit den Mineralölsteuern erzielten Einnahmenniveaus sowie Äquivalenz der finanziellen Belastung der Abgabepflichtigen).

So dürfte es beispielsweise nötig sein, im Rahmen der internationalen militärischen Kooperation Truppen von Teilnehmerstaaten der Partnerschaft für den Frieden und Mitglieder solcher Truppen von der Abgabepflicht zu befreien.

Artikel 6 Ausnahmen

Dieser Artikel bestimmt, dass nicht nur fahrzeugbezogene, sondern auch verwendungsbezogene Ausnahmen rechtzeitig und auf angemessener Stufe vom BAZG gewährt werden können (z.B. Fahrten zu humanitären Zwecken). Wie Artikel 5 Absatz 2 ist auch diese Bestimmung restriktiv auszulegen.

Artikel 7 Abgabepflichtige Personen

Buchstabe a: Grundsätzlich ist die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter abgabepflichtig. Als Fahrzeughalterin oder Fahrzeughalter und somit als abgabepflichtige Person gilt grundsätzlich diejenige natürliche oder juristische Person, die im Fahrzeugausweis als Halterin oder Halter eingetragen ist.

Buchstabe b: Bei ausländischen Fahrzeugen ist zusätzlich auch die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer abgabepflichtig. Damit wird sichergestellt, dass die Abgabe wirksam durchgesetzt werden kann. Wird anlässlich einer Kontrolle eines im Ausland immatrikulierten Fahrzeuges festgestellt, dass die Abgabe nicht entrichtet wurde und das Fahrzeug nicht für die fahrleistungsabhängige Abgabe registriert ist, soll die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer unmittelbar vor Ort gebüsst werden können. Aufgrund eines fehlenden oder nur sehr eingeschränkten Zugriffs der Kontrollorgane auf ausländische Fahrzeughalterregister ist eine Ahndung von abgaberechtlichen Widerhandlungen mit ausländischen Fahrzeugen heute nämlich schwierig und Personen mit Wohnsitz im Ausland könnten nicht gleichermaßen ins Recht gefasst werden, wie Personen mit Wohnsitz im Inland.

3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe

Artikel 8 Grundsatz

Absatz 1

Die Abgabe bemisst sich nach den im Zollgebiet gefahrenen Kilometern (Fahrleistung) und dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Elektrofahrzeuges. Die jeweilige Höhe der zu entrichtenden fahrleistungsabhängigen Abgabe ergibt sich folglich aus der im Zollgebiet gefahrenen Anzahl Kilometer multipliziert mit dem für das entsprechende Fahrzeug geltenden Tarif pro Kilometer. Der für ein Fahrzeug geltende Tarif ist abhängig vom Gesamtgewicht des Fahrzeugs und wird im Anhang 2 gemäss den definierten Abgabekategorien festgelegt: Je höher das Gesamtgewicht ist, desto höher ist auch der pro Kilometer zu entrichtende Betrag. Gemäss Artikel 7 Absatz 4 VTS ist das «Gesamtgewicht» das für die Zulassung massgebende Gewicht. Es ist das höchste Gewicht, mit dem das Fahrzeug verkehren darf. Das Gesamtgewicht wird im Fahrzeugausweis ausgewiesen und ist entsprechend auch im IVZ registriert.

Absatz 2

Zur Berechnung der Abgabe werden je nach Fahrzeugart unterschiedliche Tarife (Betrag pro Kilometer; s. Anhang 2 zum EFAG) verwendet. Diese Tarife werden nach Fahrzeugarten differenziert, um pro gefahrenen Kilometer einen möglichst äquivalenten Abgabebetrag zu erzielen, wie dies mit den Mineralölsteuern bei den Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist. Aus praktischen Gründen werden ähnliche Fahrzeugarten zu Abgabekategorien zusammengefasst, weil die Anzahl der Fahrzeugarten relativ hoch ist und gleichzeitig einige Fahrzeugarten nur wenige Fahrzeuge umfassen.

Absatz 3

Die spezifische Regelung für Fahrzeugkombinationen schwerer Nutzfahrzeuge im Gütertransport entspricht der Regelung bei der LSVA (Art. 6 Abs. 2 SVAG). Auch das SVAG sieht die Möglichkeit vor, dass bei Fahrzeugkombinationen das Gesamtzugsgewicht anstelle des Gesamtgewichts herangezogen werden kann. Das Gesamtzugsgewicht ist das Gesamtgewicht bei einer Kombination, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger (Art. 7 Abs. 6 VTS).

Absatz 4

Die einzelnen Fahrzeugarten werden in der VTS definiert. Die Angabe zur Fahrzeugart des jeweiligen Fahrzeugs ist Bestandteil des Fahrzeugausweises. Diese Angaben sind auch im IVZ erfasst. Damit bei Anpassungen der VTS nicht das Gesetz angepasst werden muss, obliegt die Zuteilung der in der VTS definierten Fahrzeugarten zu den einzelnen Abgabekategorien dem Bundesrat, der die erforderlichen Bestimmungen in einer Verordnung zu diesem Gesetz zu erlassen hat.

Artikel 9 Pauschale Abgabe

Absatz 1

Für die Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder ist die Abgabe in Form eines Pauschalbetrags zu entrichten. Wie unter Ziffer 2.1.3.5 detailliert dargelegt, stünde der Erhebungsaufwand bei einer fahrleistungsabhängigen Abgabe im Vergleich zum geringen Abgabebetrag von durchschnittlich nur rund 80 Franken pro Jahr in einem ungünstigen Verhältnis. Überdies würden für die Ermittlung der Fahrleistung von Motorrädern mit Ausnahme der Selbstdeklaration, welche keine Ausscheidung von Auslandkilometern zulässt, noch keine vergleichbaren Lösungen zur Verfügung stehen wie bei den Personenwagen.

Absatz 2

Aus erhebungstechnischer Sicht ist es bei den Abgabekategorien der Personenwagen und der leichten Nutzfahrzeuge in der Mehrzahl der Fälle einfacher und kostengünstiger, wenn im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge eine Abgabe in pauschaler Form entrichten. Auch aus Sicht der ausländischen Gelegenheitsnutzer (z.B. Tagestourist) ist eine Pauschalabgabe mit weniger Aufwand verbunden, als sich für die fahrleistungsabhängige Abgabe zu registrieren. Trotzdem soll die Möglichkeit bestehen, sich für eine fahrleistungsabhängige Abgabe zu entscheiden, die bei inländischen Fahrzeugen zur Anwendung kommt (Nichtdiskriminierungsgebot). Dies dürfte insbesondere bei Grenzgängern mit kurzen Arbeitswegen der Fall sein, bei denen der jährlich zu entrichtende Abgabebetrag nach der Fahrleistung unter der Jahrespauschale liegt.

Halterinnen und Halter (bzw. Fahrzeugführerinnen und -führer) von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen haben deshalb die Wahl, entweder eine fahrleistungsabhängige Abgabe oder die Abgabe in Form einer Pauschale zu entrichten.

Absatz 3

Für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder wird die Abgabe pauschal für ein Jahr erhoben. Dies ermöglicht eine einfache und effiziente Umsetzung. Zudem orientiert sich die Jahrespauschale an bestehenden Modellen vergleichbarer Abgaben und trägt der typischen Nutzung solcher Fahrzeuge im Inland Rechnung (permanente Nutzung).

Absatz 4

Bei ausländischen Fahrzeugen der Abgabekategorien Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder richtet sich die pauschale Abgabe nach der tatsächlichen Aufenthaltsdauer im Schweizer Zollgebiet. Diese differenzierte Regelung berücksichtigt, dass solche Fahrzeuge nur temporär in der Schweiz verkehren und daher eine flexible, auf die Aufenthaltsdauer abgestimmte Abgabe sachgerechter ist als eine fixe Jahrespauschale. Sie folgt damit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und stellt sicher, dass Halterinnen und Halter von ausländischen Fahrzeugen nicht unangemessen belastet werden.

Artikel 10 Abgabetarife

Absatz 1

Die Erläuterungen zu den Tarifen und Pauschalen finden sich in den Erläuterungen zum Anhang 2 des EFAG.

Absatz 2

Die Tarifmodelle wurden aufgrund der aktuell verfügbaren Daten entwickelt. Das Referenzgewicht für die Elektrofahrzeuge basiert auf den im IVZ vorhandenen Werten für Fahrzeuge, die von 2019 bis Ende Juni 2024 zugelassen wurden. Für Personenwagen beträgt das Referenzgewicht basierend auf diesem Datensatz beispielsweise 2'383 Kilogramm. Beim Fahrzeuggewicht der Elektrofahrzeuge könnten sich künftig wesentliche Änderungen ergeben. Beispielsweise könnte in der Modellpalette der Fahrzeughersteller vermehrt kleinere und damit leichtere Fahrzeuge angeboten oder das Batteriegewicht könnte aufgrund neuer technologischer Innovationen reduziert werden. Werden die Elektrofahrzeuge künftig

tendenziell leichter, dann resultieren durchschnittlich tiefere Tarife, was zu einem Einnahmerückgang führen würde. Aus heutiger Sicht ist auch noch nicht absehbar, ob sich das Durchschnittsgesamtwert aller Fahrzeugarten in dieselbe Richtung entwickelt. Um diese Entwicklung aufzufangen, soll dem Bundesrat mit Absatz 2 der Bestimmung die Kompetenz erteilt werden, das Referenzgewicht der verschiedenen Abgabekategorien anzupassen bzw. zu aktualisieren, sofern sich das durchschnittliche Fahrzeuggewicht des jeweiligen Fahrzeugbestandes einer Abgabekategorie um mehr als 10 Prozent verändert hat.

Absatz 3

Da es theoretisch möglich ist, dass gemäss Tarifförmel für besonders leichte Fahrzeuge ein Wert unter einem Rappen pro Kilometer oder gar ein negativer Wert resultiert, wird im Absatz 3 ein Mindesttarif von 1 Rappen pro Kilometer festgelegt.

Artikel 11 Teuerungsausgleich

Die Regelung zum Teuerungsausgleich im EFAG knüpft an jene im MinöStG an. Mit der NAF-Vorlage hat das Parlament unter anderem eine Änderung des MinöStG beschlossen und dabei dem Bundesrat mit dem neu eingefügten Artikel 12f MinöStG⁵⁸ die Kompetenz eingeräumt, unter bestimmten Voraussetzungen die Mineralölsteuer (Grundsteuer und Zuschlag) der Teuerung anzupassen. Das Inkrafttreten dieser Bestimmung wurde an Bedingungen geknüpft, die heute noch nicht erfüllt sind.

Damit die Halterinnen und Halter von mit Benzin und Dieselöl angetriebenen Fahrzeugen und die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen gleichbehandelt werden, soll mit dem vorliegenden Artikel 11 ebenfalls die Möglichkeit geschaffen werden, die Abgabe der Teuerung anzupassen. Die Formulierung der Bestimmung entspricht derjenigen von Artikel 12f MinöStG. Das Referenzjahr (Ausgangszeitpunkt zur erstmaligen Teuerungsberechnung) wurde nicht im MinöStG verankert, sondern in den Erläuterungen zum Artikel zum Teuerungsausgleich in der NAF-Botschaft⁵⁹ beschrieben. Als massgebendes Referenzjahr wurde das Jahr bestimmt, in welchem der Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF in Kraft tritt. Dies war im Jahr 2018 der Fall, so dass für die vorliegende Teuerungsregelung ebenfalls auf das Jahr 2018 als Referenzjahr abgestellt wird. Damit kann sichergestellt werden, dass bei einer allfälligen Erhöhung der Mineralölsteuertarife infolge der Teuerung die Tarife auf der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen im selben Verhältnis angehoben werden können. Damit kann die Äquivalenz zwischen der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und den Mineralölsteuern bei einer Teuerungsanpassung sichergestellt werden.

Die Teuerungsbestimmung im MinöStG (Art. 12f) kann erst in Kraft treten, wenn der Mineralölsteuerzuschlag nach der bereits durch die Bundesversammlung beschlossenen Erhöhung des Zuschlags um 4 Rappen ein weiteres (d.h. ein zweites Mal) durch die Bundesversammlung erhöht und in Kraft gesetzt wird. Diese Erhöhung ist gleichzeitig die letzte Anpassung im Sinne von Artikel 12f Buchstabe a MinöStG. Ab diesem Zeitpunkt (d.h. dem Inkrafttreten von Art. 12f) kann der Bundesrat die seit dem Referenzjahr (d.h. 2018) aufgelaufene Teuerung ausgleichen, sofern der Baupreisindex für den Tiefbau in dieser Zeit um mindestens 3 Prozent gestiegen und der Bedarf ausgewiesen ist.

Für die vorliegende Teuerungsbestimmung ist kein separates Inkrafttreten vorgesehen. In der Folge tritt sie gleichzeitig mit dem EFAG in Kraft. Damit der Bundesrat die Teuerung erstmalig ausgleichen kann, braucht es jedoch nach dem Inkrafttreten des EFAG eine erste Erhöhung der Abgabetarife durch die Bundesversammlung und diese Erhöhung muss auch in Kraft gesetzt werden. Demnach wäre zur Initialisierung der Teuerungsregelung die «letzte Anpassung» im Sinne des Wortlauts von Artikel 11 Buchstabe a EFAG die erste Anpassung der Abgabetarife durch die Bundesversammlung. Idealerweise erfolgt dies in Koordination mit der zweiten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Nach dem erstmaligen Teuerungsausgleich durch den Bundesrat kann er die Teuerung sowohl auf der Mineralölsteuer (Grundtarif und/oder Zuschlag) als auch auf den Tarifen der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen jeweils ausgleichen, nachdem seit dem letzten Teuerungsausgleich durch den Bundesrat

⁵⁸ Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG); BBl 2017 3373

⁵⁹ Botschaft vom 18. Februar 2015 zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm (BBl 2015 2065), siehe Seite 2161

oder der letzten Anpassung der Abgabetarife durch die Bundesversammlung der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen und der Bedarf ausgewiesen ist.

4. Abschnitt: Abgabeerhebung

Artikel 12 Geltungsbereich

Absatz 1

Absatz 1 führt die Abgabekategorien gemäss Artikel 8 Absatz 2 auf, für welche die Abgabe nach den Bestimmungen dieses Abschnitts erhoben wird.

Absatz 2

Schwere Nutzfahrzeuge zum Güter- und Personentransport nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben c und d werden grundsätzlich (s. Abs. 3) über das LSVA-System veranlagt. Entsprechend richtet sich die Abgabeerhebung für diese Abgabekategorien nicht nach diesem Abschnitt, sondern nach den Bestimmungen des 4. Abschnitts des SVAG.

Absatz 3

Da schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport nicht der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterliegen, sind sie nicht in das LSVA-Erhebungssystem eingebunden. Deshalb soll für die Erhebung der Abgabe auf *inländischen* Elektrofahrzeugen dieser Abgabekategorie in Abweichung von Absatz 2 alternativ die Ermittlung der Fahrleistung analog zu den Personenwagen möglich sein (s. Ziff. 2.1.6.5). Da im Grundsatz die Abgabeerhebung für schwere Nutzfahrzeuge für den Personentransport nach den Bestimmungen des SVAG erfolgt (Abs. 2), muss eine Erhebung nach den Bestimmungen dieses Gesetzes beim BAZG beantragt werden. Antragstellerin oder Antragsteller ist die abgabepflichtige Person bzw. die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter.

Weil mit der Erhebung über das LSVA-System die Möglichkeit für eine genaue Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung zur Verfügung steht, ist ein Pauschalabzug für Auslandkilometer im Falle der Selbstdeklaration (s. Art. 13 Abs. 3) ausgeschlossen. Dieser Ausschluss ist auch deshalb angezeigt, weil mindestens zum Zeitpunkt der Einführung der Abgabe davon ausgegangen werden kann, dass Elektrobusse grossmehrheitlich im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden und bei diesem nur ein geringer Teil der gesamten Fahrleistung auf Auslandsfahrten entfällt.

Artikel 13 Ermittlung der Fahrleistung

Absatz 1

Grundsätzlich soll der künftigen Entwicklung in der Fahrzeugtelematik und der Vernetzung der Fahrzeuge, beim Zugang zu Fahrzeugdaten sowie der Nutzung der Fahrzeugdaten Rechnung getragen und im Hinblick auf künftige Innovationen im Sinne der Technologieneutralität keine bestimmte Ermittlungslösung vorgeschrieben werden. Vielmehr soll der Entscheid, ob sich neue Produkte oder Dienstleistungen durchsetzen, dem Markt überlassen werden. Entsprechend ist es zielführend, dem Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung der Art der Ermittlung einzuräumen (Abs. 2). Unabhängig davon ist heute davon auszugehen, dass langfristig die Ermittlung der Fahrleistung über einen Dienstleister (Anbieter) erfolgen wird. Der Gesetzesentwurf sieht deshalb die Möglichkeit vor, solche Anbieter zuzulassen. Dadurch können die Zuständigkeit für die Zulassung der Anbieter sowie deren Pflichten auf Gesetzesstufe geregelt werden. Diese Möglichkeit soll überdies auch deshalb vorgesehen werden, weil für die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Abgabe auf ausländische Fahrzeuge nach Absatz 5 der Dienst eines Anbieters in Anspruch genommen werden muss.

Damit die Fahrleistung durch die Abgabepflichtigen auch ohne den Dienst eines Anbieters erfasst werden kann, soll zusätzlich eine Selbstdeklaration, d.h. eine periodische Meldung des Kilometerstands, ermöglicht werden.

Absatz 2

Wie in der Erläuterung zu Absatz 1 ausgeführt, soll dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden, die Art der Ermittlung der Fahrleistung festzulegen. Dies bedeutet auch, dass der Bundesrat nur eine der beiden in Absatz 1 aufgeführten Ermittlungsarten vorsehen kann. So könnte der Bundesrat nur die Selbstdeklaration vorsehen, wenn beispielsweise keine Anbieter eine Zulassung beantragen würden. Umgekehrt könnte der Bundesrat auch auf die Möglichkeit der Selbstdeklaration verzichten, wenn

sich ab einem bestimmten Zeitpunkt kaum mehr Abgabepflichtige für diese Ermittlungsart entscheiden sollten. Gleichzeitig soll heute im Sinne der Technologieneutralität keine Ermittlungsart ausgeschlossen werden, die sich erst im Rahmen der künftigen Entwicklungen am Markt etabliert. Daher wird dem Bundesrat zusätzlich die Kompetenz erteilt, gegebenenfalls auch andere als die in Absatz 1 aufgeführten Ermittlungsarten vorsehen zu können.

Absatz 3

Bemessungsgrundlage für die Abgabe ist die Fahrleistung im Zollgebiet. Bei der Ermittlung der Fahrleistung mittels eines Erfassungssystems eines Anbieters werden deshalb die im Ausland gefahrenen Kilometer nicht berücksichtigt. Um bei der Ermittlung der Fahrleistung nach dem Kilometerstand den Umstand zu berücksichtigen, dass Fahrzeuge teilweise auch im Ausland verkehren, kann der Bundesrat einen Pauschalabzug für die im Ausland gefahrenen Kilometer gewähren. Diese Lösung erlaubt eine zweckmässige Berücksichtigung der im Ausland gefahrenen Kilometer im Rahmen der Selbstdeklaration (s. auch Ausführungen unter Ziff. 2.1.6.3 zum Abschnitt Selbstdeklaration).

Absatz 4

Die Abgabepflichtigen müssen zu Beginn der Abgabepflicht angeben, mit welcher Methode die Fahrleistung ermittelt wird. Grundsätzlich sind sie anschliessend an diese Ermittlungsmethode gebunden. Aufgrund ändernder Umstände, die sich auf die Fahrzeugnutzung auswirken, kann ein Wechsel der Ermittlungsmethode jedoch angezeigt sein. So dürfte eine abgabepflichtige Person, die sich ursprünglich für die Selbstdeklaration entschieden hat, aus irgendwelchen Gründen aber plötzlich häufig im Ausland unterwegs ist, ein Interesse daran haben, auf ein Erfassungssystem eines Anbieters zu wechseln und so sicherzustellen, dass die Abgabe nur auf Inlandkilometern bezahlt werden muss. Mit Absatz 4 wird die Möglichkeit für einen solchen Wechsel geschaffen. Bestimmte Gründe sind für einen solchen Wechsel nicht erforderlich.

Aufgrund des damit einhergehenden administrativen Aufwandes und um zu verhindern, dass etwa für eine einzelne Auslandfahrt kurzfristig hin- und hergewechselt wird, wird die Wechselmöglichkeit auf einmal pro Abgabeperiode eingeschränkt.

Absatz 5

Damit ausländische Elektrofahrzeuge nach der Fahrleistung veranlagt werden können, muss der Dienst eines Anbieters in Anspruch genommen werden. Nebst der Registrierung beim BAZG und der Ermittlung der Fahrleistung übernimmt dieser auch das Inkasso. Dies entspricht dem LSVA-Modell, bei dem EETS-Anbieter ebenfalls für die Registrierung und das Inkasso der Schwerverkehrsabgabe bei ausländischen Fahrzeugen zuständig sind. Das Zahlungsausfallrisiko liegt somit beim Anbieter und ein im Ausland unter Umständen aufwändig durchzusetzendes Inkassoverfahren entfällt für den Bund.

Die periodische Meldung des Kilometerstands (Selbstdeklaration) kommt für ausländische Elektrofahrzeuge nicht in Betracht, da der überwiegende Teil der Fahrleistung üblicherweise im Ausland erbracht wird und der Vollzugaufwand angesichts der geringen Anzahl Abgabepflichtiger, die sich für diese Ermittlungslösung entscheiden würden, unverhältnismässig gross wäre.

Artikel 14 Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung

Absatz 1

Die Mitwirkungspflicht der Abgabepflichtigen richtet sich grundsätzlich nach dem BAZG-VG (s. Erläuterungen zu Art. 2 Abs. 2). Mit dieser Bestimmung wird präzisiert, dass die Abgabepflichtigen die Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung im Elektrofahrzeug während der Fahrt ununterbrochen gewährleisten müssen. Dabei spielt es keine Rolle, welches Erfassungssystem zur Anwendung kommt, wobei Erfassungssystem im Sinne dieses Gesetzes weit zu verstehen ist und jede Art der Kilometererfassung zur Ermittlung der Fahrleistung in Betracht kommt – nebst einem Erfassungssystem eines Anbieters insbesondere auch der Kilometerzähler des betreffenden Elektrofahrzeugs.

Das bedeutet, dass das System, das der Anbieter zur Erfassung der Fahrleistung verwendet, im dafür bestimmten Fahrzeug korrekt bedient werden muss und keine Manipulationen daran vorgenommen werden dürfen.

Entscheidet sich eine abgabepflichtige Person für die Selbstdeklaration, bedeutet dies vor allem, dass sie keine Manipulationen am Kilometerzähler vornehmen darf. Dies ist Voraussetzung, damit der Kilometerstand korrekt gemeldet wird.

Absatz 2

In Ergänzung zu Absatz 1 verpflichtet Absatz 2 die Abgabepflichtigen, die ein Erfassungssystem eines Anbieters nutzen, dieses System im dafür vorgesehenen Fahrzeug korrekt in Betrieb zu nehmen und ununterbrochen in Betrieb zu halten, damit die Fahrleistung lückenlos erfasst werden kann.

Artikel 15 Übermittlung der für die Abgabenerhebung notwendigen Daten

Absatz 1

Damit die Fahrleistung veranlagt werden kann, müssen die hierfür notwendigen Daten dem BAZG übermittelt werden. Aufgrund der sinnngemässen Anwendung der Bestimmungen des BAZG-VG, welche die Themen der Warenanmeldung und der Erhebung der Abgaben behandeln (Art. 2 Abs. 2), wird für die Übermittlung der für die Abgabenerhebung notwendigen Daten der Begriff «Anmeldung» verwendet. Unter die notwendigen Daten fallen nebst der ermittelten Fahrleistung bzw. dem Kilometerstand alle weiteren Angaben, die zur Veranlagung nötig sind.⁶⁰ Zur Anmeldung verpflichtet sind entweder die Anbieter, die die Fahrleistung ermitteln, oder die abgabepflichtigen Personen selbst, wenn sie sich für die Selbstdeklaration entschieden haben.

Absatz 2

Für inländische Fahrzeuge umfasst die Anmeldung unabhängig von der Ermittlungsart zudem die Übermittlung des Kilometerstands zu Beginn und am Ende der Abgabepflicht sowie zum Zeitpunkt der periodischen Meldung der Fahrleistung. Damit soll zum einen eine gewisse Plausibilisierungsmöglichkeit über die Korrektheit der gemeldeten Fahrleistung gewährleistet werden. Insbesondere wird damit aber sichergestellt, dass bei einer ausgebliebenen Anmeldung oder anderen Unregelmässigkeiten die Fahrleistung anhand der gemeldeten Kilometerstände ermittelt und veranlagt werden kann.

Artikel 16 Zulassung von Anbietern von Diensten zur Ermittlung der Fahrleistung

Absatz 1

Die Zulassung der Anbieter zur Ermittlung der Fahrleistung wird durch den Bundesrat geregelt. Er bestimmt die Voraussetzungen für die Zulassung. Im Rahmen der Zulassung müssen die Anbieter u.a. Gewähr dafür leisten, dass sie ihrer Informationspflicht bei der Beschaffung von Personendaten nach Artikel 19 DSGVO vollumfänglich nachkommen.

Absatz 2

Das BAZG soll die Kompetenz erhalten, die notwendigen technischen und betrieblichen Vorgaben zu regeln, welche die Anbieter einhalten müssen. Dies sind hauptsächlich rein technische Bereiche wie Schnittstellenspezifikationen (z.B. die zu liefernden Daten, deren Genauigkeit und Verfügbarkeit) oder betriebliche Vorgaben (z.B. auf welche Weise Anbieter ihre Fähigkeit zur Erfassung und Anmeldung der geforderten Daten zu belegen haben oder wie die Qualitätssicherung zu erfolgen hat). Dies ist zum einen aufgrund des äusserst technischen Charakters der Vorgaben sachgerecht. Zum anderen kann so auf neue Entwicklungen im Bereich der Fahrleistungsermittlung rasch reagiert und allenfalls notwendige Anpassungen an bestehenden Systemen können umgehend umgesetzt werden.

Artikel 17 Pflichten der Anbieter

Artikel 17 enthält die grundlegenden Pflichten der zugelassenen Anbieter gemäss Artikel 16.

Buchstabe a verpflichtet Anbieter, welche gegenüber dem BAZG die Abgabe schulden, die abgabepflichtige Person und ihre Fahrzeuge zu registrieren. Dies trifft lediglich auf Anbieter für ausländische Fahrzeuge zu, da sie auch für das Inkasso zuständig sind.

Buchstabe b verpflichtet die Anbieter, den Abgabepflichtigen ein Erfassungssystem abzugeben, sofern ein solches für die Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung erforderlich ist. Nicht erforderlich ist ein Erfassungssystem, wenn die Fahrleistung beispielsweise über die Fahrzeugdaten ermittelt wird.

Gemäss Buchstabe c müssen die Anbieter die Fahrleistung der Fahrzeuge ermitteln.

Sie haben die für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten dem BAZG zu übermitteln (Bst. d).

⁶⁰ Welche Daten genau benötigt werden, kann erst in den weiteren Umsetzungsarbeiten bestimmt werden. Bei den inländischen Fahrzeugen dürfte es sich aber nur um die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und/oder das Kontrollschild handeln, bei den ausländischen Fahrzeugen, die nach der Fahrleistung veranlagt werden, die Registrierungsdaten, die in der Abbildung 21 unter Ziffer 2.1.6.8 aufgelistet sind.

Die fahrleistungsabhängige Abgabe auf ausländische Fahrzeuge schulden die Anbieter, die die Fahrzeuge registriert haben (Bst. e). Als Schuldner der Abgabe sind sie verpflichtet, die Abgabe der Nutzerinnen und Nutzer ihrer Dienste fristgerecht dem BAZG zu bezahlen.

Die Zulassung von Anbietern kann mit weiteren Auflagen verbunden werden. Aufgrund der technischen Möglichkeiten, die sich 2030 und darüber hinaus bieten werden, können neue Anforderungen entstehen, die den Anbietern zu überbinden sind.

Artikel 18 Abgabeperiode

Die Abgabeperiode wird vom Bundesrat festgelegt.

Artikel 19 Beginn und Ende der Abgabepflicht

Absatz 1

Für inländische Fahrzeuge beginnt die Abgabepflicht am Tag der amtlichen Zulassung des Fahrzeugs. Amtlich zugelassen ist ein Fahrzeug, wenn es über einen gültigen Fahrzeugausweis und ein Kontrollschild verfügt. Die Abgabepflicht endet mit dem Tag, an dem die amtliche Zulassung erlischt. Dies ist grundsätzlich mit der Rückgabe des Kontrollschilts an das oder mit der Annullaion des Fahrzeugausweises durch das zuständige Strassenverkehrsamt der Fall. Massgebend ist der Zeitpunkt, in welchem das Strassenverkehrsamt die Ausserverkehrsetzung des Fahrzeuges im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) erfasst. Abgabepflichtige Motorfahräder gelten als amtlich zugelassen, wenn sie über einen Fahrzeugausweis und ein Kontrollschild mit einer gültigen Jahresvignette zum Nachweis, dass das Motorrad haftpflichtversichert ist, verfügen.

Absatz 2

Für ausländische Fahrzeuge beginnt die Abgabepflicht mit der Fahrt im Zollgebiet und endet spätestens mit der Ausfahrt aus dem Zollgebiet.

Artikel 20 Entstehung der Abgabeschuld

Absatz 1

Die Abgabeschuld entsteht für in- und ausländische Fahrzeuge zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet. Das bedeutet für inländische Fahrzeuge, dass sie zwar mit der amtlichen Zulassung abgabepflichtig werden, dass jedoch nur der Gebrauch eines Fahrzeugs im Zollgebiet eine konkrete Abgabeschuld auslöst.

Absatz 2

Abweichend von Absatz 1 entsteht die Abgabeschuld für inländische Elektrofahrzeuge, auf die eine pauschale Abgabe erhoben wird, bereits zu Beginn der Abgabepflicht. Dies ist sachgerecht, da es bei der pauschalen Abgabe im Gegensatz zur fahrleistungsabhängigen Abgabe unerheblich ist, welche Fahrstanz das entsprechende Fahrzeug innerhalb der Abgabeperiode im Zollgebiet zurücklegt. Die Abgabe ist allein aufgrund der amtlichen Zulassung geschuldet.

Artikel 21 Fälligkeit der Abgabeschuld

Der Zeitpunkt der Fälligkeit fällt mit der Entstehung der Abgabeschuld zusammen. Der Grundsatz, dass die Abgabeschuld mit ihrer Entstehung fällig wird, entspricht Artikel 47 Absatz 1 BAZG-VG. Mit der Fälligkeit können die Vollzugsbehörden die Tilgung der Abgabeschuld verlangen und die Abgabeschuldnerin oder der Abgabeschuldner muss die verlangte Abgabe bezahlen.

Artikel 22 Entrichtung der pauschalen Abgabe für ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder

Absatz 1

Mit dieser Bestimmung wird klargestellt, dass für ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen», «leichte Nutzfahrzeuge» und «Motorräder», die nicht für die fahrleistungsabhängige Abgabe registriert sind, die pauschale Abgabe ab Beginn der Abgabepflicht für den gesamten Aufenthalt im Zollgebiet zu entrichten ist, also auch für den Zeitraum, in dem ein Fahrzeug nicht benutzt wird. Ohne Erfassung der Fahrleistung lässt sich die Entrichtung der Abgabe für jede einzelne Fahrt im Zollgebiet nicht überprüfen. Die Pauschalabgabe ist deshalb nur sinnvoll um- und durchsetzbar, wenn an einen bestimmten Zeitraum angeknüpft wird, wie dies auch bei den inländischen, pauschal veranlagten Fahrzeugen der Fall ist. Damit sind grundsätzlich auch Kontrollen im ruhenden Verkehr möglich.

Absatz 2

Verbleibt ein ausländisches Fahrzeug länger im Zollgebiet als zu Beginn der Abgabepflicht (d.h. zu Beginn der Fahrt im Zollgebiet) vorgesehen, muss die Abgabe für die zusätzliche Aufenthaltsdauer vor Ablauf der ursprünglich vorgesehenen Aufenthaltsdauer entrichtet werden.

Artikel 23 Untergang der Abgabeschuld bei ausländischen Elektrofahrzeugen mit Dienst eines Anbieters

Für ausländische Fahrzeuge, die nach der Fahrleistung im Zollgebiet veranlagt werden, muss der jeweilige Anbieter dem BAZG die geschuldete Abgabe bezahlen (Art. 17 Bst. e). Das Zahlungsausfallrisiko trägt jedoch die abgabepflichtige Person. Die abgabepflichtige Person wird somit nicht schon durch die Entrichtung des geschuldeten Abgabebetrags an den Anbieter von ihrer Abgabeschuld befreit, sondern erst, wenn das BAZG die Abgabe vom Anbieter tatsächlich erhalten hat. Bei einem Zahlungsausfall des Anbieters trägt die abgabepflichtige Person das Risiko einer Doppelzahlung.

Eine unterschiedliche Behandlung von ausländischen und inländischen Fahrzeughalterinnen und -haltern ist vorliegend angezeigt, da Forderungen gegen Personen mit Sitz im Ausland nur schwierig durchzusetzen sind.

5. Abschnitt: Kontrollen

Artikel 24 Grundsatz

Absatz 1

Das BAZG und die Kantone führen im Rahmen der Abgabbeerhebung Kontrollen durch, um die Mitwirkung der Abgabepflichtigen und die ordnungsgemässe Anmeldung gemäss Artikel 15 zu überprüfen. Insbesondere wird überprüft, ob die abgabepflichtige Person die Erfassung der Daten zur Ermittlung der Fahrleistung im Elektrofahrzeug während der Fahrt ununterbrochen gewährleistet und im Falle der Selbstdeklaration den korrekten Kilometerstand gemeldet hat. Ist für ein Elektrofahrzeug die pauschale Abgabe zu entrichten, wird kontrolliert, ob die geschuldete Abgabe tatsächlich bezahlt wurde. Da der Tarif je nach Abgabekategorie und Gesamtgewicht variiert, wird bei ausländischen Fahrzeugen zudem geprüft, ob sie korrekt registriert wurden (da die inländischen Fahrzeuge im IVZ erfasst sind, erübrigt sich bei ihnen grundsätzlich eine solche Prüfung).

Mit der Aufteilung nach den Buchstaben a, b und c wird zum einen die Zuständigkeit für die Kontrolle von schweren Nutzfahrzeugen, die über das LSVA-System veranlagt werden, einzig dem BAZG zugewiesen, welches mit dem Zugriff auf die fahrzeug- und strassenseitig erfassten Daten des LSVA-Systems über die erforderlichen Kontrollmöglichkeiten verfügt. Zum anderen wird damit sichergestellt, dass die Abgabentrachtung auf ausländische Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder in Übereinstimmung mit dem NSAG überprüft wird, d.h. dass diese Elektrofahrzeuge durch das BAZG an der Zollgrenze und im Grenzraum und durch die Kantone im Landesinneren kontrolliert werden. Somit werden Synergien, die sich aus dem Vollzug des NSAG und dem EFAG ergeben, optimal genutzt. Die Kontrolle der inländischen Elektrofahrzeuge, mit Ausnahme der Fahrzeuge, die über das LSVA-System veranlagt werden, wird primär von den kantonalen Strassenverkehrsämtern vorgenommen. Buchstabe b ermöglicht es aber auch dem BAZG, diese Fahrzeuge an der Grenze und im Grenzraum zu kontrollieren. Dies ist etwa für den Zeitpunkt der Einführung der Abgabe von Bedeutung, damit die korrekte Meldung des Kilometerstands zu Beginn der Abgabepflicht auch vom BAZG kontrolliert werden kann.

Absatz 2

Das BAZG und die Kantone können die Kontrollen automatisiert durchführen, wozu stationäre als auch mobile Kontrollanlagen notwendig sind.

Artikel 25 Kontrolle der mit der Anmeldung übermittelten Fahrleistung

In Ergänzung zu Artikel 24 wird mit Artikel 25 präzisiert, dass das BAZG und die Kantone zur Überprüfung der Richtigkeit der deklarierten Fahrleistung die Daten des Kilometerzählers oder des Fahrtschreibers des kontrollierten Fahrzeugs verwenden können. Insbesondere der Fahrtschreiber stellt – wo vorhanden – ein Instrument zur Überprüfung der Übereinstimmung der tatsächlich zurückgelegten Fahrstrecke und der übermittelten Fahrleistung dar. Er zeichnet die Fahrstrecke zuverlässig und lückenlos auf. Analog zum SVAG sollen Fahrtschreiberdaten daher auch nach dem EFAG zu Kontrollzwecken

genutzt werden können. Ebenso sollen zur Überprüfung der gemeldeten Kilometerstände bzw. zur Plausibilisierung der gemeldeten Fahrleistung die Daten des Kilometerzählers beigezogen werden können, wobei sich dies nicht nur auf die Ablesung des Kilometerzählers beschränkt, sondern auch das Auslesen des Kilometerstands aus der Bordelektronik miteinschliesst. Dies ist nötig, da die Anzeige manipuliert werden kann, derweil eine Manipulation der vom Fahrzeug digital generierten Daten sehr viel schwieriger ist.

6. Abschnitt: Rechtsmittel und Beanstandung

Artikel 26 Rechtsmittel

Der Rechtsschutz richtet sich nach den Bestimmungen des BAZG-VG (Art. 84 ff. BAZG-VG).

Obliegt der Vollzug den Kantonen, können Verfügungen der ersten kantonalen Instanzen innerhalb von 60 Tagen mit Beschwerde an das BAZG angefochten werden.

Artikel 27 Beanstandung der Rechnungsstellung bei der Nutzung des Dienstes eines Anbieters

Absatz 1

Bei der Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung, der Datenübermittlung ans BAZG, der Berechnung der Abgabe und der Rechnungsstellung an die abgabepflichtige Person können Fehler entstehen. Abgabepflichtige Personen, welche die Dienstleistung eines Anbieters nutzen, wenden sich für Beanstandungen innerhalb der Einsprachefrist an den zugelassenen Anbieter. Dieser muss die Beanstandung prüfen. Erachtet sich der Anbieter als nicht zuständig, leitet er die Beanstandung an das BAZG weiter. Dieses behandelt die Beanstandung als Einsprache.

Dies betrifft nur Halterinnen und Halter von ausländischen Elektrofahrzeugen, da nur bei diesen die Rechnungsstellung über den Anbieter erfolgt.

Absatz 2

Damit den abgabepflichtigen Personen mit dem Vorgehen nach Absatz 1 keine Nachteile erwachsen, gilt die Einsprachefrist mit der fristgerechten Beanstandung beim Anbieter als gewahrt.

7. Abschnitt: Administrative Massnahmen

Artikel 28

Absatz 1

Nach erfolgloser Mahnung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters verweigern oder entziehen die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden den Fahrzeugausweis und das Kontrollschild für inländische Fahrzeuge, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist: Die Abgabe wird nicht bezahlt (Bst. a), Vorauszahlungen und Sicherheitsleistungen sind nicht erfolgt (Bst. b), die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter wirkt bei der Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung nicht in der geforderten Art und Weise mit (Bst. c) oder lässt ein defektes Gerät für die Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung oder anderes Hilfsmittel weder reparieren noch ersetzen (Bst. d).

Absatz 2

Ist eine der Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a bis d erfüllt, kann die Verweigerung oder Entziehung des Fahrzeugausweises und des Kontrollschildes gegen Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die über das LSVA-System veranlagt werden, vom BAZG bei der kantonalen Zulassungsbehörde beantragt werden.

Absatz 3

Absatz 3 bestimmt, dass Wechselschilder an vom Kontrollschildentzug nicht betroffenen Fahrzeugen weiterverwendet werden dürfen.

Absatz 4

In den mit Kontrollschildentzug bedrohten Fällen (Abs. 1 Bst. a–d) kann das BAZG dem Fahrzeug die Weiterfahrt verweigern oder das Fahrzeug gar beschlagnahmen. Dies gilt für inländische und ausländische Fahrzeuge gleichermassen.

8. Abschnitt: Strafbestimmungen

Artikel 29 Abgabewiderhandlungen

In Anlehnung an die Änderungen vom 17. März 2023 des SVAG werden die Hinterziehung und die Gefährdung der Abgabe in zwei separaten Artikeln geregelt (Art. 30 und 31 EFAG). Diese Tatbestände gelten grundsätzlich für sämtliche Erhebungsprozesse (s. Ziff. 2.1.6 des erläuternden Berichts). Für im Ausland immatrikulierte Elektrofahrzeuge der Abgabekategorien gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a, b oder e besteht mit der zeitabhängigen pauschalen Abgabe ein eigenständiger Erhebungsprozess (s. Ziff. 2.1.6.8 und 2.1.6.10). Da ein eigenständiger Erhebungsprozess besteht, in der Regel im Einzelfall nicht viele Abgaben betroffen sind und die Verfolgung einer Widerhandlung im Ausland mit einem grossen Aufwand verbunden wäre, wird mit der Übertretung ein eigenständiger Straftatbestand geschaffen (Art. 32 EFAG), um die Widerhandlung im Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016⁶¹ (OBG) effizient und wirksam verfolgen und beurteilen zu können (Art. 33 Abs. 3 und Art. 34 Abs. 1 EFAG). Der Übertretung strafbar macht sich zudem, wer mit einem inländischen Fahrzeug der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder, also einem Fahrzeug, für das die Abgabe pauschal erhoben wird, ohne amtliche Zulassung, d.h. vor Beginn der eigentlichen Abgabepflicht nach Artikel 19 Absatz 1, fährt (Art. 32 Bst. a).

Bei Elektrofahrzeugen der Abgabekategorie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c («schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport») kann eine Handlung gleichzeitig einen Tatbestand des EFAG als auch des SVAG erfüllen. Diesfalls ist die Konkurrenzregel gemäss Artikel 194 BAZG-VG zu beachten.

Die Straftatbestände sind zwar in Bezug auf den möglichen Täterkreis offen formuliert («wer»). Die Straftatbestände richten sich jedoch primär an die abgabepflichtigen Personen (Art. 7 EFAG). Die Anbieter (Art. 16 Abs. 1 EFAG) sollen grundsätzlich nicht strafrechtlich sanktioniert, sondern anderweitig ins Recht gefasst werden, z.B. über im Rahmen der Zulassung vereinbarte Konventionalstrafen. Im Einzelfall sollen jedoch auch die Anbieter strafrechtlich belangt werden können, insbesondere bei wiederholter Delinquenz, weshalb die Anbieter zum möglichen Täterkreis gehören.

Halterinnen und Haltern von im Inland immatrikulierten Elektrofahrzeugen der Abgabekategorien gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe e und f («Motorräder» und «Motorfahrräder») wird die pauschale Abgabe nach Artikel 9 Absatz 1 in Rechnung gestellt. Wird diese nicht bezahlt, wird ein Betreibungsverfahren eingeleitet und werden administrative Massnahmen (Art. 28 EFAG) geprüft.

Aus verwaltungsökonomischen Gründen wird auf die Erhebung einer Abgabe auf im Ausland immatrikulierten Elektrofahrzeugen der Abgabekategorie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe f («Motorfahrräder») verzichtet. Mangels einer betroffenen Abgabe fehlt es in Bezug auf diese Elektrofahrzeuge an einer strafbaren Handlung.

Artikel 30 Hinterziehung der Abgabe

Von diesem Straftatbestand erfasst wird die Nichteinhaltung einer durch das EFAG oder eine seiner Ausführungsbestimmungen auferlegten Pflicht, die dazu führt, dass keine oder eine unrichtige Veranlagung vorliegt, sodass die Abgabe ganz oder teilweise vorenthalten wird. Der objektive Tatbestand ist vollendet, wenn die Veranlagung abgeschlossen ist. Tathandlung ist das Nichtanmelden, Verheimlichen, unrichtige Anmelden, die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems oder das ganze oder teilweise Hinterziehen in irgendeiner anderen Weise.

Das Nichtanmelden und das Verheimlichen beziehen sich auf die Anmeldepflicht (Art. 15 EFAG) und führen dazu, dass es keine Veranlagung gibt. Das Verheimlichen ist eine qualifizierte Nichtanmeldung. Im Gegensatz zur Nichtanmeldung erfordert das Verheimlichen eine zusätzliche Handlung. Dies kann z.B. durch eine Manipulation des Erfassungssystems geschehen, die letztlich dazu führt, dass es keine Veranlagung gibt.

Im Gegensatz zum Nichtanmelden und Verheimlichen setzt das unrichtige Anmelden eine Veranlagung voraus, welche infolge des unrichtigen Anmeldens nicht rechtskonform ist.

Die Nichtinbetriebnahme des Erfassungssystems bezieht sich auf die Erfassungspflicht (s. Art. 14 Abs. 1 und 2 EFAG). Es ist nicht auszuschliessen, dass die Anmeldung automatisch erfolgt. Die Anmeldung erfolgte somit ohne menschliches Zutun und Einflussmöglichkeiten auf den Anmeldeprozess. Insofern

⁶¹ SR 314.1

fielen Ermittlung und Anmeldung der gefahrenen Kilometer zusammen bzw. wäre die einer bestimmten Person zurechenbare strafbare Handlung, die zu einer fehlenden oder unrichtigen Veranlagung führt, bereits auf Stufe der Ermittlung (Art. 13 und 14 EFAG) erfüllt.

Ebenfalls erfasst ist das Verschaffen eines unrechtmässigen Abgabevorteils für sich oder eine andere Person, um diejenigen Fälle abzudecken, die nicht unter Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a fallen. Wird z.B. ein Anbieter zur Ermittlung der Fahrleistung eingesetzt, trifft die Erfassungspflicht die abgabepflichtige Person (Art. 14 Abs. 2 EFAG), die Anmeldepflicht jedoch den Anbieter (s. Art. 15 Abs. 1 Bst. a und Art. 17 Bst. d EFAG). Trotz Auseinanderfallen der Erfassungspflicht und der Anmeldepflicht auf verschiedene Personen kann dieser Auffangtatbestand zu einer Bestrafung und/oder einer Nachleistungspflicht der abgabepflichtigen Person im Sinne von Artikel 12 Absatz 1 und 2 VStrR führen, wenn sich die Verletzung der Erfassungspflicht nicht direkt (Art. 30 Abs. 1 Bst. a EFAG), sondern mittelbar auf die Veranlagung ausgewirkt hat.

Der Versuch ist strafbar. Beim Versuch ist der Erfolg in Gestalt der fehlenden oder unrichtigen Veranlagung nicht eingetreten. Die versuchte Hinterziehung ist ab dem Zeitpunkt möglich, an dem eine Anmeldung einzureichen ist bzw. ab dem Stadium der Verbindlichkeit der Anmeldung bis zur Feststellung der fehlenden oder unrichtigen Anmeldung. Der Vorsatz muss sich auf den Erfolg beziehen, mithin auf die fehlende oder unrichtige Veranlagung. Im Gegensatz dazu muss sich bei der vorsätzlichen Gefährdung (Art. 31 Abs. 1 EFAG) der Vorsatz auf die Pflichtverletzung und nicht auf den Erfolg beziehen.

Der Bussenrahmen orientiert sich an der Höhe der hinterzogenen Abgabe. Handelte die Täterschaft vorsätzlich, beträgt der Bussenrahmen bis zum Fünffachen der hinterzogenen Abgabe. Bei Fahrlässigkeit beträgt der Bussenrahmen bis zum Dreifachen der hinterzogenen Abgabe.

Lässt sich die hinterzogene Abgabe oder der unrechtmässige Abgabevorteil nicht genau ermitteln, so erfolgt eine Schätzung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens.

Artikel 31 Gefährdung der Abgabe durch Verletzung der Verfahrenspflichten

Mit diesem Tatbestand wird der Schutz der ordnungsgemässen Durchführung des Ermittlungsverfahrens (Art. 31 Abs. 1 Bst. a-d EFAG) und des Anmeldeverfahrens (Art. 31 Abs. 1 Bst. d EFAG) beabsichtigt. Dieser Schutz dient letztlich auch dazu, dass es zu einer rechtskonformen (vollständigen und richtigen) Veranlagung kommt. Im Unterschied zur Hinterziehung muss die Pflichtverletzung nicht dazu geführt haben, dass keine oder eine unrichtige Veranlagung vorliegt. Der objektive Tatbestand ist bei Verletzung der Erfassungspflicht und/oder der Anmeldepflicht erfüllt. Der Vorsatz muss sich auf die Pflichtverletzung beziehen. Die Tatbestandsvariante «keine oder eine unrichtige Anmeldung vornimmt» (Art. 31 Abs. 1 Bst. d 1. Teilsatz EFAG) bezieht sich auf die Anmeldung nach dem Selbstdeklarationsprinzip (Art. 15 Abs. 1 Bst. b EFAG). Die Tatbestandsvariante «die für die Überprüfung der Abgabenerhebung massgebenden Daten⁶² nicht oder nicht richtig übermittelt» bezieht sich auf die Anmeldung durch den Anbieter (Art. 15 Abs. 1 Bst. a EFAG).

Da das nicht korrekte Bedienen des Erfassungssystems eine abstrakte Abgabefährdung darstellt, orientiert sich die Busse nicht an einem konkreten Abgabebetrag, sondern an einem fixen Strafrahmen, welcher bei Vorsatz bis zu 20'000 Franken und bei Fahrlässigkeit bis zu 10'000 Franken beträgt.

Artikel 32 Übertretung

Wie in der Erläuterung zu Artikel 29 ausgeführt, ist Artikel 32 ein Spezialtatbestand der Hinterziehung. Mit 200 Franken gebüsst wird, wer ein inländisches Elektrofahrzeug der Abgabekategorien Motorräder und Motorfahrräder ohne amtliche Zulassung im Zollgebiet fährt (Bst. a). Bei im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a und b («Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge») besteht die Wahl zwischen pauschaler und fahrleistungsabhängiger Erhebung der Abgabe (Art. 9 Abs. 2 EFAG). Wer vorsätzlich oder fahrlässig im Zollgebiet fährt, ohne die pauschale Abgabe entrichtet zu haben oder ohne, dass das Fahrzeug im Sinne von Artikel 17 Buchstabe a registriert wurde, wird mit Busse von 200 Franken bestraft. Dasselbe gilt grundsätzlich bei im Ausland

⁶² Um welche Daten es sich genau handelt, kann erst in den weiteren Umsetzungsarbeiten bestimmt werden. Bei den inländischen Fahrzeugen dürfte es sich aber nur um die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und/oder das Kontrollschild handeln, bei den ausländischen Fahrzeugen, die nach der Fahrleistung veranlagt werden, die Registrierungsdaten, die in der Abbildung 19 unter Ziffer 2.1.6.8 aufgelistet sind.

immatrikulierten Elektrofahrzeugen der Abgabekategorie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe e («Motorräder»). Der Straftatbestand unter Buchstabe b enthält die Variante betreffend die Registrierung im Sinne von Artikel 17 Buchstabe a nicht, weil eine solche bei dieser Abgabekategorie nicht vorgesehen ist.

Artikel 33 Strafverfolgung durch das BAZG

Das BAZG verfolgt und beurteilt Widerhandlungen im Sinne von Artikel 30-31 EFAG. Das Verfahren richtet sich nach dem BAZG-VG und nach dem VStrR. Um möglichst ein einheitliches Vorgehen zwischen dem BAZG und den kantonalen Behörden zu gewährleisten, ist bei Widerhandlungen im Sinne von Artikel 32 EFAG das OBG anwendbar. Das BAZG ist jedoch nur zuständig bei entsprechenden Feststellungen an der Zollgrenze oder im Grenzraum nach Artikel 11 Absatz 5 BAZG-VG.

Artikel 34 Strafverfolgung durch die Kantone

Stellen die Kantone im Landesinneren (Art. 24 Abs. 1 Bst. c EFAG) eine Widerhandlung im Sinne von Artikel 32 EFAG fest, sind sie zuständig. Anwendbar ist das OBG. Die Bussenbeträge fallen den Kantonen zu.

Artikel 35 Verjährung

Damit für Widerhandlungen im Sinne von Artikel 32 EFAG unabhängig von der Zuständigkeit und vom anwendbaren Verfahrensgesetz (Art. 11 Abs. 1, 2 und 4 VStrR; Art. 109 des schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937⁶³ [StGB]) dieselben Verjährungsfristen gelten, wird die Verfolgungs- und Vollstreckungsverjährungsfrist auf drei Jahre festgelegt.

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Artikel 36 Vollzug

Der Vollzug dieses Gesetzes wird dem Bundesrat übertragen.

Artikel 37 Änderung anderer Erlasse

Mit dem vorliegenden Gesetz müssen weitere Gesetze geändert werden. Es handelt sich dabei um punktuelle Anpassungen im OBG, im MinöStG, im Bundesgesetz vom 22. März 1985⁶⁴ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG), im BAZG-VG sowie im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958⁶⁵ (SVG).

Artikel 38 Referendum und Inkrafttreten

Gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe a BV unterstehen Bundesgesetze dem fakultativen Referendum. Der Bundesrat wird mit der Inkraftsetzung des EFAG beauftragt.

Anhang 1

Ziffer 1 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016

Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 19

Damit Übertretungen gemäss Artikel 32 EFAG nach dem OBG verfolgt werden können, wird unter Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 19 OBG neu das EFAG hinzugefügt.

Ziffer 2 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Artikel 2 Absatz 2^{bis}

Nach Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs gelten einerseits batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) und andererseits Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) als Elektrofahrzeuge im Sinne des Gesetzes. Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV) fallen jedoch nicht darunter. FCEV werden mit

⁶³ SR 311.0

⁶⁴ SR 725.116.2

⁶⁵ SR 741.01

Strom angetrieben, der aus Wasserstoff als Brennstoff in Brennstoffzellen entsteht. Wasserstoff als Brennstoff unterliegt aktuell nicht der Mineralölsteuer. Damit auch FCEV künftig einen zu den Mineralölsteuern äquivalenten Beitrag an die Finanzierung der Strasseninfrastruktur leisten, soll Wasserstoff als Brennstoff der Mineralölsteuer unterstellt werden.

Für Wasserstoff, der als Treibstoff in einem Verbrennungsmotor verwendet wird, ist hingegen bereits heute die Mineralölsteuer zu entrichten. Die aktuell geltenden Steuersätze sind jedoch nicht äquivalent zur Besteuerung von Verbrennerfahrzeugen. Auf Wasserstoff als Brenn- und Treibstoff zum Antrieb von Motorfahrzeugen wird unabhängig von der Antriebstechnologie neu eine Mineralölsteuer und ein Mineralölsteuerzuschlag erhoben.

Abbildung 23: Steuersätze Wasserstoff

Mineralölsteuer	Anteil (in %)	je 1'000 kg gasförmiger Wasserstoff (in Fr.)	je 1'000 kg verflüssigter Wasserstoff (in Fr.)
Grundsteuer	59,7	3'006.98	3'086.11
Zuschlag	40,3	2'027.40	2'080.76
Total	100,0	5'034.38	5'166.87

Die Bemessungsgrundlage für flüssige Treibstoffe beträgt üblicherweise 1'000 Liter bei 15 °C. Da Wasserstoff erst bei -253 °C flüssig wird, ist eine Bemessungsgrundlage bei 15 °C physikalisch gar nicht möglich. Deshalb und weil auch verflüssigter Wasserstoff in kg gehandelt wird, wird die Bemessungsgrundlage dafür in Abweichung zu den übrigen flüssigen Treibstoffen je 1000 kg festgelegt.

Artikel 12 Absatz 3

Der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen ist in Artikel 12 Absatz 2 MinöStG verankert. Heute beträgt er für alle Treibstoffe einheitlich 300 Franken je 1000 Liter bei 15 °C⁶⁶. Da die für gasförmigen sowie für verflüssigten Wasserstoff vorgesehenen Mineralölsteuerzuschläge davon abweichen, muss ein neuer Absatz eingefügt werden, in welchem der Mineralölsteuerzuschlag für gasförmigen (Bst. a) und für verflüssigten (Bst. b) Wasserstoff festgelegt wird. (s. Erläuterungen zu Art. 2 Abs. 2^{bis}).

Anhang 1 Mineralölsteuertarif

Wasserstoff ist bisher im Mineralölsteuertarif gemäss Anhang 1 zum MinöStG nicht namentlich aufgeführt, sondern fällt – bei Verwendung in einem Verbrennungsmotor – unter die Sammelposition «Treibstoffe aus anderen Ausgangsstoffen». Damit für gasförmigen sowie für verflüssigten Wasserstoff eigene Mineralölsteuersätze festgelegt werden können, muss der Wasserstoff im Mineralölsteuertarif namentlich aufgeführt werden (s. Erläuterungen zu Art. 2 Abs. 2^{bis}).

Ziffer 3 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Artikel 4 Absatz 2

Der Artikel 4 MinVG regelt die Aufteilung der Mittel der SFSV auf die einzelnen Aufgabengebiete gemäss Artikel 86 Absatz 3 Buchstaben a bis g BV. Aufgrund der Einführung der neuen Abgabe wird der Absatz 2 neu formuliert, indem die bisherige Regelung für die Mineralölsteuer spiegelbildlich auch auf die Abgabe angewandt wird. Zur besseren Lesbarkeit wird die Bestimmung neu unterteilt in die Buchstaben a und b.

Buchstabe a

Buchstabe a entspricht der geltenden Regelung. Es wird festgelegt, dass für den für vier Jahre festzulegende Anteil für die nicht werkgebundenen Beiträge (Art. 86 Abs. 3 Bst. d und e BV) mindestens 27 Prozent der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e zu verwenden sind.

⁶⁶ Der Mineralölsteuerzuschlag für Benzin und Dieselöl wurde vom Bundesrat gestützt auf Artikel 12e Absatz 2 MinöStG auf den 1. Januar 2021 auf 315.20 Franken bzw. auf 314.60 Franken je 1000 Liter bei 15 °C angehoben (Verordnung vom 1. Juli 2020 über die Anpassung der Mineralölsteuersätze für Benzin und Dieselöl [SR 641.613]).

Buchstabe b

Buchstabe b regelt den Anteil am Reinertrag der neuen Abgabe. Das Äquivalent der 27 Prozent der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer entspricht 8 Prozent des Reinertrags der neuen Abgabe, welche nicht in Verbrauchssteuer und Zuschlag aufgeteilt ist.

Ziffer 4 *BAZG-Vollzugsaufgabengesetz vom 20. Juni 2025⁶⁷*

Artikel 8 Buchstabe l

Artikel 8 BAZG-VG zählt die einschlägigen Abgabeerlasse auf, die vom BAZG vollzogen werden und auf die im BAZG-VG Bezug genommen wird. Neu wird unter Buchstabe l das EFAG aufgeführt.

Artikel 73

Absatz 1 Buchstabe d

Artikel 73 Absatz 1 regelt, wann das BAZG administrative Massnahmen ergreifen kann. In Bezug auf Erlasse, deren Vollzug dem BAZG obliegt, können administrative Massnahmen nur bei schweren oder wiederholten Widerhandlungen ergriffen werden (Bst. c). Damit die in Artikel 28 EFAG genannten Administrativmassnahmen sicher miterfasst sind, wird Artikel 73 geändert und Absatz 1 um einen neuen Buchstaben d ergänzt. Damit kann das BAZG dann administrative Massnahmen ergreifen, wenn dies in einem anderen Erlass vorgesehen ist.

Absatz 2 Buchstabe d

Absatz 2 wird um einen Buchstaben d dahingehend ergänzt, dass das BAZG insbesondere auch jene Massnahmen ergreifen kann, welche im jeweiligen anderen Erlass nach Absatz 1 Buchstabe d vorgesehen sind.

Artikel 141a

Das BAZG-VG regelt das Abrufverfahren für andere Behörden im Informationssystem des BAZG in den Artikeln 137 - 143, wenn es auch besonders schützenswerte Personendaten oder besonders schützenswerte Daten von juristischen Personen betrifft.

Absatz 1

Die Bestimmung führt aus, welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Strassenverkehrsämter bzw. der kantonalen Polizei- und Strafverfolgungsbehörden abrufberechtigt sind. Bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern sind dies die mit der Erhebung der Abgabe sowie der Durchführung von Kontrollen und der Ergreifung von Administrativmassnahmen betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Bst. a). Bei den kantonalen Polizei- und Strafverfolgungsbehörden sind dies die mit der Durchführung von Kontrollen sowie mit der Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen gegen das EFAG betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Bst. b).

Absatz 2

Der Abruf der berechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Informationssystem des BAZG ist limitiert auf Personendaten und Daten von juristischen Personen, einschliesslich besonders schützenswerter Daten, in den Datenkategorien Inlandabgaben, Kontrollen, Administrativmassnahmen und Strafverfolgung. Der Abruf beschränkt sich auf Daten, die zur Erfüllung der in Absatz 1 genannten Aufgaben benötigt werden. Damit sind insbesondere Informationen über die korrekte Erfassung und Ermittlung sowie Meldung der Fahrleistung bzw. des Kilometerstandes gemeint. Ebenfalls darunter fallen Informationen, welche Auskunft darüber geben, ob für ein bestimmtes Elektrofahrzeug die Abgabe entrichtet worden ist oder nicht.

Ziffer 5 *Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958*

Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c

Die Bestimmung erwähnt heute einzig die Schwerverkehrsabgabe nach dem SVAG. Künftig soll der Fahrzeugausweis auch verweigert werden können, wenn der Nachweis über die vollständige Bezahlung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge bzw. die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einem allenfalls vorgeschriebenen Erfassungsgerät nicht erbracht wird. In der Folge ist die Bestimmung mit der Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu ergänzen.

⁶⁷ BBl 2025 2035

Artikel 16 Absatz 5 Buchstabe a

Analog zu Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c soll der Fahrzeugausweis künftig auch bei Nichtbezahlung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge bzw. der allenfalls geschuldeten Sicherheitsleistung entzogen werden können. Heute bezieht sich die Bestimmung lediglich auf die Schwerverkehrsabgabe. Sie ist entsprechend mit der Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu ergänzen.

Artikel 89b Buchstabe j

Artikel 89b listet die Aufgaben auf, zu deren Erfüllung das IVZ dient. Da ein Teil der Daten aus dem IVZ künftig ebenfalls für die Erhebung der Abgabe für Elektrofahrzeuge notwendig sein wird, ist der heutige Buchstabe j entsprechend zu ergänzen.

Artikel 89d Buchstabe f

Die Bestimmung wurde mit der Botschaft zur Änderung des SVAG und zum Verpflichtungskredit für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe neu eingefügt. Im Rahmen dieser Vorlage ist sie mit der Abgabe auf Elektrofahrzeuge nach dem vorliegenden Gesetzentwurf zu ergänzen.

Ziffer 6 Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010

Artikel 17

Widerhandlungen gegen die Nationalstrassenabgabe werden sowohl durch das BAZG als auch durch die Kantone verfolgt. Damit unabhängig von der Zuständigkeit und vom anwendbaren Verfahrensgesetz (Art. 11 Abs. 1, 2 und 4 VStrR; Art. 109 StGB) dieselben Verjährungsfristen gelten, ist es nötig, dass – analog zu Artikel 35 EFAG – die Verfolgungs- und Vollstreckungsverjährungsfrist einheitlich festgelegt wird.

Gegenwärtig enthält das NSAG mit Artikel 17 bereits eine solche Verjährungsbestimmung. Diese wird mit Inkrafttreten des BAZG-VG jedoch aufgehoben. Da es sich bei dieser Aufhebung um ein Versehen handelt, wird Artikel 17 mit Inkrafttreten des EFAG wieder ins NSAG eingefügt.

Anhang 2

Ziffer 1 Tarife der fahrleistungsabhängigen Abgabe

Ziffer 1.1 Batterieelektrische Fahrzeuge

Nachfolgend werden zur Veranschaulichung die unter Ziffer 1.1 festgehaltenen Formeln zur Berechnung des Tarifs für ein einzelnes Fahrzeug ein Rechenbeispiel aufgeführt. Zuerst wird die Formel gemäss Gesetz wiedergegeben und anschliessend in der Formel das Fahrzeuggewicht (FzG) des abgabepflichtigen Fahrzeugs eingesetzt.

Rechenbeispiel Personenwagen mit 2'000 kg Gesamtgewicht (FzG).

$$T_{PW} \text{ Rp./km} = 5,4 \text{ Rp./km} + 0,0026 \text{ Rp./kg} * (\text{FzG} - 2'383 \text{ kg})$$

$$\underline{T_{PW} \text{ Rp./km}} = 5,4 \text{ Rp./km} + 0,0026 \text{ Rp./kg} * (2'000 \text{ kg} - 2'383 \text{ kg}) = \underline{4,4 \text{ Rp./km}}$$

Rechenbeispiel Lieferwagen mit 3'300 kg Gesamtgewicht (FzG).

$$T_{LNF} \text{ Rp./km} = 7,0 \text{ Rp./km} + 0,0024 \text{ Rp./kg} * (\text{FzG} - 3'525 \text{ kg})$$

$$\underline{T_{LNF} \text{ Rp./km}} = 7,0 \text{ Rp./km} + 0,0024 \text{ Rp./kg} * (3'300 \text{ kg} - 3'525 \text{ kg}) = \underline{6,5 \text{ Rp./km}}$$

Rechenbeispiel schwere Nutzfahrzeuge Gütertransport mit 28'000 kg Gesamtgewicht bzw. Gesamtzuggewicht (FzG).

$$T_{SNF-G} \text{ Rp./km} = 21,5 \text{ Rp./km} + 0,0004354 \text{ Rp./kg} * (\text{FzG} - 33'200 \text{ kg})$$

$$T_{SNF-G} \text{ Rp./km} = 21,5 \text{ Rp./km} + 0,0004354 \text{ Rp./kg} * (28'000 \text{ kg} - 33'200 \text{ kg}) = 19,2 \text{ Rp./km}$$

Rechenbeispiel schwere Nutzfahrzeuge Personentransport mit 22'000 kg Gesamtgewicht (FzG).

$T_{\text{SNF-P}} \text{ Rp./km} = 25,9 \text{ Rp./km} + 0,00106659 \text{ Rp./kg} * (\text{FzG} - 21'100 \text{ kg})$

$T_{\text{SNF-P}} \text{ Rp./km} = 25,9 \text{ Rp./km} + 0,00106659 \text{ Rp./kg} * (22'000 \text{ kg} - 21'100 \text{ kg}) = 26,9 \text{ Rp./km}$

Ziffer 1.2 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge

Für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) wird zuerst der Tarif für ein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug berechnet und anschliessend dieser Tarif um 50 Prozent reduziert. Damit wird berücksichtigt, dass PHEV auch teilweise über Treibstoffe (v.a. Benzin und Diesel) angetrieben werden, die der Mineralölsteuer unterliegen. Somit kann eine Doppelbesteuerung verhindert werden (s. auch Ziff. 2.1.3.2)

Ziffer 2 Tarife der pauschalen Abgabe

Ziffer 2.1 Inländische Fahrzeuge

Die jährliche pauschale Abgabe für inländische Elektrofahrzeuge der Abgabekategorie «Motorräder» richtet sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs und ist in sieben Gewichtsklassen unterteilt.

Ziffer 2.2 Ausländische Fahrzeuge

Der Pauschalbetrag pro Aufenthaltsdauer für die Abgabekategorie der ausländischen Motorräder beträgt jeweils die Hälfte des Pauschalbetrags für die Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge». Für die Aufenthaltsdauer eines Jahres ergibt sich rein rechnerisch ein Betrag von 125 Franken. Dies übersteigt den Betrag der Jahrespauschale für in der Schweiz immatrikulierte Motorräder für alle Gewichtsklassen bis und mit 700 Kilogramm. Somit wären ausländische Motorräder bei einer Gültigkeitsdauer von einem Jahr bis zu dieser Gewichtsklasse gegenüber den Schweizer Motorrädern benachteiligt. Um diese Benachteiligung aufzuheben (Nichtdiskriminierungsgebot), gelten für ausländische Motorräder dieselben Pauschalbeträge für die Aufenthaltsdauer von einem Jahr.

Ziffer 2.3 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge

Für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) werden die pauschalen Abgaben um 50 Prozent reduziert. Damit wird berücksichtigt, dass PHEV auch teilweise über Treibstoffe (v.a. Benzin und Diesel) angetrieben werden, die der Mineralölsteuer unterliegen. Somit kann eine Doppelbesteuerung verhindert werden (s. auch Ziff. 2.1.3.2).

4 Auswirkungen der Variante «Fahrleistung»

Die Abgabe ist so konzipiert, dass für Elektrofahrzeuge grundsätzlich ein möglichst gleichwertiger Abgabebetrag anfällt, wie dies bei Benzin- und Dieselfahrzeugen der Fall ist. Damit wird die Finanzierung gesichert, indem das bisherige Einnahmenniveau erreicht werden kann. Die Abgabelast für die Bevölkerung bleibt konstant. Gleichzeitig kann auch eine annähernde Gleichbehandlung zwischen den verschiedenen Antriebsarten erreicht werden. Aufgrund dieser Konzeption sind keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten (s. Ziff. 4.2 bis 4.6). Die grössten Auswirkungen ergeben sich durch die Erhebung der neuen Abgabe, welche aufwändiger ist und höhere Kosten verursacht, als dies bei den Mineralölsteuern der Fall ist.

Weitreichendere Folgen wären zu erwarten, wenn die Abgabe nicht eingeführt würde, da dann die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr gewährleistet werden könnte.

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge bedeutet für den Bund die Wahrnehmung einer neuen Aufgabe, ohne dass eine bestehende Aufgabe unmittelbar entfällt. An der Erhebung der Mineralölsteuern ändert diese Vorlage vorerst nichts. Die Vollzugskosten bleiben auch bei rückläufigen Steuereinnahmen gleich hoch. Das BAZG, das bereits die Mineralölsteuern erhebt, wird diese neue Aufgabe übernehmen.

Wie bereits unter Ziffer 1.1 ausgeführt, sind aus heutiger Sicht zum Einführungszeitpunkt voraussichtlich über eine Million abgabepflichtige Fahrzeuge zu erwarten. Die Umsetzung der neuen Aufgabe sowie die hohe Anzahl abgabepflichtiger Fahrzeuge bringen zahlreiche Unwägbarkeiten mit sich. Daher lassen sich die finanziellen und personellen Auswirkungen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend

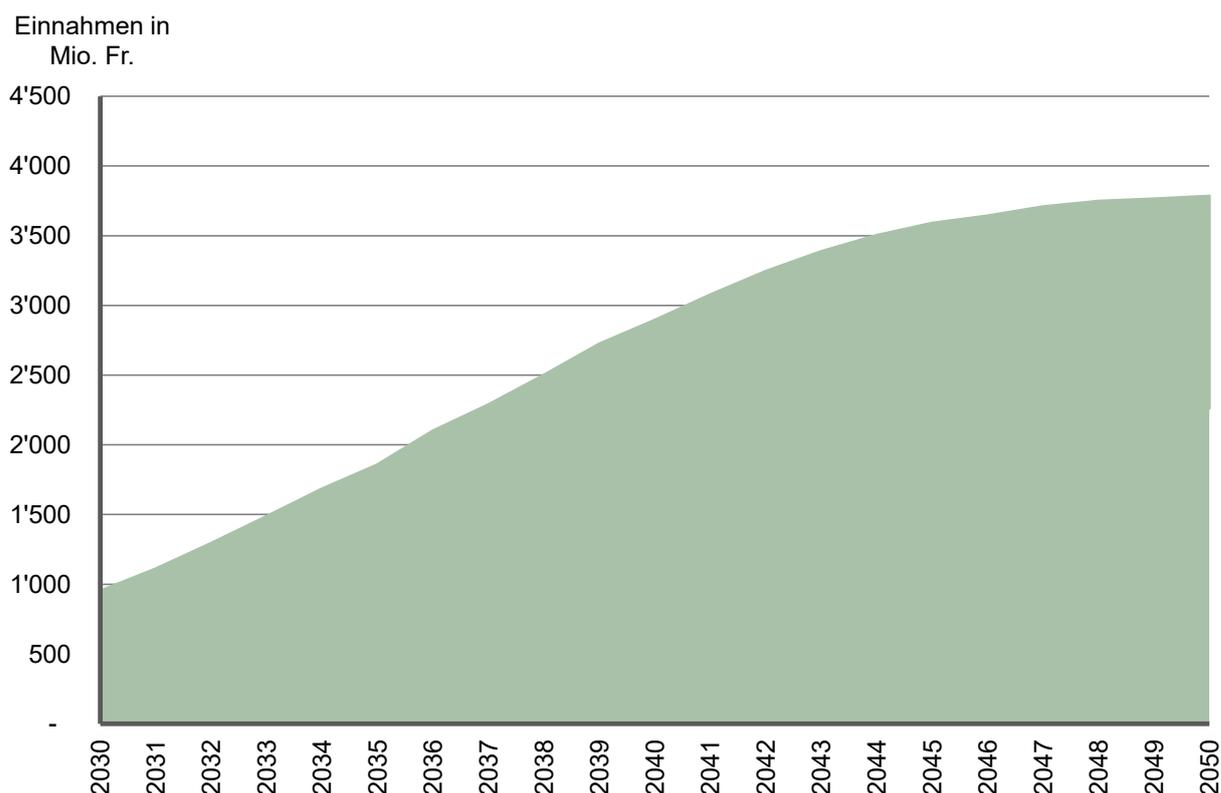
und im Detail abschätzen. Im weiteren Projektverlauf werden diese Auswirkungen schrittweise konkretisiert und vertieft analysiert und es wird zudem ein klareres Bild darüber vorliegen, wie dynamisch sich die Elektromobilität in der Schweiz weiterentwickelt.

4.1.1 Finanziell

4.1.1.1 Einnahmen

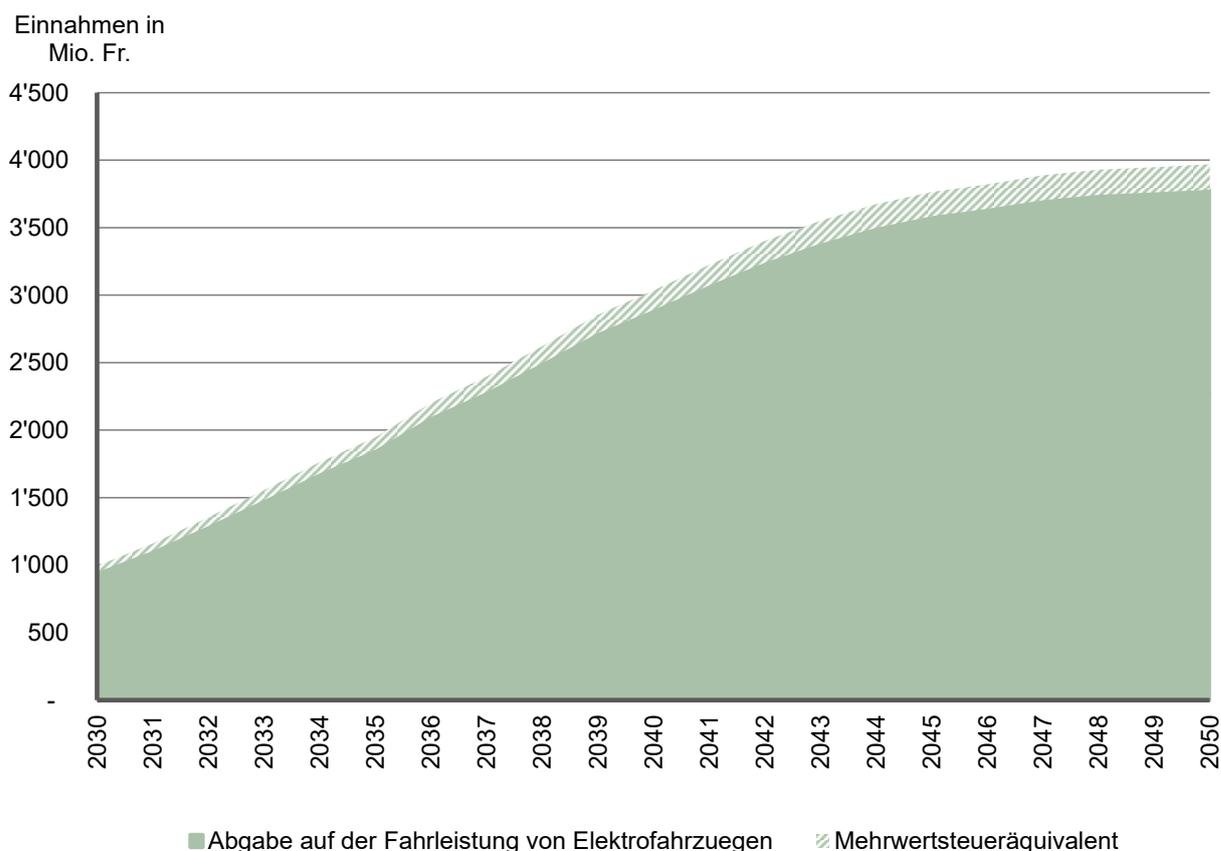
Die nachfolgende Abbildung zeigt die Schätzung der Höhe der Bruttoeinnahmen der Abgabe auf Elektrofahrzeuge auf Basis der für die verschiedenen Abgabekategorien entwickelten Tarifmodelle.

Abbildung 24: Bruttoeinnahmen aus der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen



Zum geplanten Einführungszeitpunkt der Abgabe auf Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 werden Einnahmen in der Höhe von rund 950 Millionen Franken erwartet. Im Durchschnitt der ersten 10 Jahre (2030–2039) generiert die neue Abgabe Einnahmen in der Höhe von 1,8 Milliarden Franken pro Jahr und kompensiert damit ungefähr die wegfallenden Mineralölsteuereinnahmen.

Abbildung 25: Bruttoeinnahmen aus der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, mit MWST-Äquivalent



Werden die Tarife der Abgabe auf Elektrofahrzeuge um 5,0 Prozent erhöht, um die aufgrund des Wegfalls der Mehrwertsteuer entstehenden Einnahmeverluste zu kompensieren, werden im Zeitraum 2030 – 2039 zusätzliche Einnahmen in der Höhe von 900 Millionen Franken generiert, welche vollständig in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen.

4.1.1.2 Kosten

Die im Rahmen der Abgabe auf Elektrofahrzeuge anfallenden Vollzugskosten von Bund und Kantonen sowie die Vollzugsentschädigungen werden aus den Bruttoeinnahmen finanziert. Die Vollzugsentschädigungen dienen der Gegenfinanzierung der Vollzugskosten. Die Vollzugskosten umfassen insbesondere Gemeinkosten für Personal und *Shared Services* (HR, Immobilien etc.), Investitions- und Betriebskosten sowie die Entschädigung der Kantone für Vollzug und Kontrollen.

Die Kostenschätzung basiert auf einem Kostenmodell, das von einem externen Beratungsunternehmen bereits mehrfach für vergleichbare Kostenschätzungen eingesetzt wurde. Das Kostenmodell wurde an die Aufgabenstellung angepasst und basierend auf realen Marktpreisen aus mehreren internationalen Beschaffungsverfahren erstellt. Ergänzend und zur Plausibilisierung wurden Erfahrungswerte des BAZG bei der Umsetzung von IT-Projekten im Rahmen des DaziT-Programms beigezogen. Die initialen Investitionskosten und die laufenden Betriebskosten wurden getrennt berechnet. Daraus ergeben sich die Kosten für den Systemaufbau, die durchschnittlichen jährlichen Betriebskosten sowie die Gesamtkosten über eine definierte Betriebsdauer («*Total Cost of Ownership*»). Für die Kostenschätzung wurde eine Betriebsdauer von 10 Jahren (2030 bis 2039) angenommen.

Das Jahr 2030 wurde für die Kostenschätzung als Bezugszeitpunkt gewählt. Aufgrund des langen Zeithorizonts gilt es u.a. festzuhalten, dass die angegebenen Kosten auf heutigen Preisen basieren, eine Teuerung sowie Kapital- und Finanzierungskosten nicht berücksichtigt wurden und die Schätzung von einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent ausgeht. Zudem verstehen sich alle Kostenpositionen ohne Mehrwertsteuer.

Gemäss Schätzung belaufen sich die Investitionskosten für die Implementierung auf total 41 Millionen Franken und die Betriebskosten über die ersten zehn Jahre (2030–2039) auf total 857 Millionen Franken, wobei die Entschädigung der Kantone den Betriebskosten angerechnet wird.

Abbildung 26: Übersicht Kosten

Angaben in Mio. Fr.	Vor 2030	2030–2039	Total
Implementierung	41	---	41
Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)	41	---	41
Betrieb	---	857	857
- Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)	---	202	202
- Entschädigung Bund an Kantone	---	655	655
Total Kosten	41	857	898
Bruttoeinnahmen Abgabe (ohne MWST-Äq)	---	17'900	17'900
Anteil Vollzugskosten in % der Bruttoeinnahmen			5,0%

Wegen Rundungsdifferenzen können aufaddierte Werte leicht vom Total abweichen.

Investitionskosten für die Implementierung

- **Allgemeine Investitionskosten:** Hierunter fallen die allgemeinen Projektkosten, wie z.B. das Projektteam, die Kosten für die Informationskampagne, einschliesslich der Erstellung einer Website sowie der zusätzliche Personalaufwand während der Ramp-up-Phase des Erhebungssystems.
- **Erhebung/Informationssystem:** Diese Position umfasst den Aufbau des Informationssystems, die Anpassungen des Verkehrsabgabenportals und des LSVA-Systems, die Kosten für die Anbindung, das Testen und die Integration aller Schnittstellen, insbesondere zu den Kantonen, dem IVZ oder den Anbietern, sowie für die Zulassung der Anbieter.
- **Kontrolleinrichtungen:** Die anfallenden Kosten betreffen die Beschaffung von Hilfsmitteln wie Handgeräte/Tablets für die Kontrolle und deren Integration ins Gesamtsystem, einschliesslich Tests.
- **Entschädigung Kantone:** Die Vollzugskosten der Kantone werden mit einer Pauschale je veranlagtem Elektrofahrzeug entschädigt. Darin enthalten ist auch die Entschädigung der Investitionskosten. Die Details dazu sind unter den Betriebskosten aufgeführt.

Betriebskosten

- **Allgemeine Betriebskosten:** Die allgemeinen Betriebskosten umfassen die Fixkosten der Betriebsorganisation, die laufenden Kosten der Informationsvermittlung, die Kosten für die Zulassung neuer Anbieter sowie die Kommissionen für die für die Entrichtung der Abgabe auf ausländische Fahrzeuge benutzten Zahlungsmittel.
- **Erhebung/IT-Infrastruktur und Services:** Diese Position beinhaltet die Kosten für den Betrieb, die Wartung und die Weiterentwicklung des Informationssystems sowie einen Kostenbeitrag für den Betrieb, die Wartung und Anpassungen des Verkehrsabgabeportals, des LSVA-Systems sowie des IVZ.
- **Kontrolle:** Kosten für den Betrieb und die Wartung der Hilfsmittel für die Kontrolle.
- **Entschädigung Anbieter:** Die Abgeltung der Dienstleistung für die Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung für schwere Nutzfahrzeuge zum Gütertransport ist bereits über die LSVA geregelt

und wird nicht zusätzlich entschädigt. Für ausländische schwere Gütertransportfahrzeuge wird den zugelassenen Anbietern für das Inkassorisiko analog zur LSVA zusätzlich eine Kommission auf den fälligen Abgabebetrag bezahlt.

- Die Aufwände für die Personentransportfahrzeuge, deren Fahrleistung für die Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge über das LSVA-System ermittelt wird, und die dafür ein Erfassungsgerät des beauftragten Anbieters nach Artikel 11a Absatz 1 SVAG beziehen, fallen zusätzlich an und bilden ebenso wie die obgenannte Kommission für das Inkassorisiko bei ausländischen schweren Gütertransportfahrzeugen Teil der Kostenschätzung.
- Darüber hinaus wird den zugelassenen Anbietern für die Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung seitens Bund keine Entschädigung entrichtet, da jeweils andere, kostenlose Lösungen zur Verfügung stehen werden (Selbstdeklaration für inländische bzw. pauschale Abgabe für ausländische Personen- und Lieferwagen sowie der nationale manuelle Mautdienst der LSVA [NMTS] für ausländische schwere Personentransportfahrzeuge).
- **Personalaufwand:** Vergleiche hierzu Ziffer 4.1.2.
- **Arbeitsplatz- und Unterbringungskosten:** Hier handelt es sich um die mit den neu zu schaffenden Stellen verbundenen Infrastrukturkosten.
- **Entschädigung Kantone:** Die kantonalen Strassenverkehrsämter werden hauptsächlich für die Erfassung des Kilometerstands anlässlich der In- und Ausserverkehrsetzung, für die Veranlagung und das Inkasso sowie für Stichproben zur Überprüfung des gemeldeten Kilometerstands entschädigt. Mit einer Pauschale je veranlagtem Elektrofahrzeug werden die Personal- und Betriebskosten, die Amortisation der erforderlichen Investitionen in die IT sowie die Aufwände in Zusammenhang mit dem Rechnungsprozess (Datenplausibilisierung, Datenlücken, Rechnungshandling, Debitorenbewirtschaftung, Zahlungsrückstände, Mahnungen, Abrechnung gegenüber dem Bund, Porto und Material) entschädigt. Da bestimmte Fixkosten unabhängig von der Anzahl abgewickelter Fahrzeuge entstehen (etwa Investitionen in die IT) und die Kosten, die diese neue Abgabe mit sich bringen, bei Kantonen mit kleinem Fahrzeugbestand entsprechend stärker ins Gewicht fallen, soll die Veranlagung der ersten 25'000 Elektrofahrzeuge je Kanton höher entschädigt werden als die Veranlagung der restlichen Fahrzeuge. Aufgrund der geringeren Kosten wird für die pauschal veranlagten Fahrzeuge, d.h. für Elektromotorräder und Elektromotorfahrräder, ein dritter, tieferer Entschädigungsansatz vorgesehen. Kontrollieren die Kantone im Landesinneren ausländische Elektrofahrzeuge nach Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe c EFAG, fällt ihnen der Bussenertrag zu (Art. 34 Abs. 2 EFAG). Eine darüberhinausgehende Entschädigung der Kantone ist für Kontrollaufgaben nicht vorgesehen.

Vollzugskosten und Vollzugsentschädigung

Die Kosten des Bundes und der Kantone beim Vollzug des EFAG sollen aus den Einnahmen der Abgabe auf Elektrofahrzeuge entschädigt werden. Dies wird voraussichtlich sowohl für den Bund als auch für die Kantone über Pauschalen erfolgen. Die Entschädigungssätze sollen über mehrere Jahre stabil bleiben. Die Pauschalen sollen die jährlichen Betriebskosten und die Investitionskosten langfristig im Durchschnitt abdecken. Eine vorübergehend leichte Über- bzw. Unterdeckung wird in Kauf genommen. Die Vollzugskosten von Bund und Kantonen sowie die diesbezüglichen Vollzugsentschädigungen zur Gegenfinanzierung sollen im Rahmen der Implementierungsphase bestimmt werden. Mit Beginn der Erhebung ab 2030 sollen sie überprüft und vom Bundesrat definitiv festgesetzt werden. In der Folge werden die Vollzugsentschädigungen periodisch überprüft.

Auswirkungen auf den Bund als Abgabe-/Steuersubjekt

Neben den bereits erwähnten Auswirkungen auf den Bund als Vollzugsbehörde sind weitere personelle und finanzielle Konsequenzen zu erwarten, da der Bund auch einen grossen Fuhrpark unterhält und Ladeeinrichtungen betreibt. Mit der Vernehmlassungsvorlage wird auch der Bund abgabe- bzw. steuerpflichtig, was entsprechenden Aufwand verursacht. Je nach gewählter Variante unterscheiden sich innerhalb der Bundesverwaltung die Zuständigkeiten, Prozesse und der damit verbundene Aufwand.

Die Ausarbeitung einer Umsetzungslösung für den Bund als abgabe-/steuerpflichtiges Subjekt erfordert umfassende Abklärungen und die Mitwirkung vieler Stellen. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit

soll die Ausarbeitung dieser Lösung erst nach dem Entscheid über die bevorzugte Variante erfolgen. Dabei sind auch die entstehenden personellen und finanziellen Auswirkungen darzustellen. Auf Basis dieser Kosten kann geprüft werden, ob der Bund eine im Gesetzesentwurf vorgesehene Sonderregelung – etwa ein vereinfachtes Verfahren – beanspruchen soll, da es sich um eine sehr grosse Anzahl von Fahrzeugen und Ladeeinrichtungen – bei gleichzeitig geringem Steuerrisiko – handelt. In der Botschaft können die Konsequenzen für den Bund als abgabepflichtiges Subjekt ausgewiesen werden.

4.1.2 Personell

Der Vollzug des EFAG erfordert nebst zentralen administrativen und operativen Tätigkeiten erweiterte Kontrolltätigkeiten an der Grenze und im Grenzraum sowie im Landesinneren.

Auf Stufe Bund ist gemäss einer ersten Schätzung mit 40 neuen Vollzeitstellen zu rechnen. Bestehende Strukturen können gewisse Aufgaben übernehmen, insgesamt führt die neue Abgabe aber zu einem Mehraufwand, der durch neue Stellen gedeckt werden muss. Insbesondere wird beim BAZG eine neue Organisationseinheit zu schaffen sein, welche für den korrekten Vollzug der Abgabe verantwortlich zeichnen und insbesondere für den Betrieb des Informationssystems mit den verschiedenen Schnittstellen zu den Anbietern, dem IVZ und den Kantonen, für die Sicherstellung der korrekten Datenübermittlung, für Veranlagungen nach Ermessen und das Beschwerdewesen zuständig sein wird. Die Abgabe wird zudem bei der LSVA und dem Betrieb des Verkehrsabgabeportals zu Mehraufwand führen, welcher durch zusätzliche Stellenprozente aufgefangen werden muss. Nicht zuletzt werden zusätzliche Stellen auch für Kontrolltätigkeiten an der Grenze geschaffen werden müssen, damit die korrekte Entrichtung der Abgabe durch Halterinnen und Halter ausländischer Elektrofahrzeuge sichergestellt werden kann. Trotz Informationskampagnen werden zahlreiche Reisende bei der Einreise in die Schweiz zudem Fragen haben zur Abgabentrachtung, so dass den operativen Kräften nebst der Kontrollfunktion, vor allem zu Beginn der neuen Abgabepflicht, auch erhebliche Informationsaufgaben zukommen werden. In den obenstehend erwähnten Vollzugskosten des Bundes sind auch die Unterbringungskosten für die zusätzlichen Vollzeitstellen enthalten. Die dafür notwendigen Mittel werden zu gegebener Zeit finanzwirksam in das Budget des BBL transferiert.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Kantone, Gemeinden, Agglomerationen und Berggebiete erhalten direkt oder indirekt diverse Beiträge aus zweckgebundenen Einnahmen der SFSV bzw. aus dem NAF. Die Einführung der neuen Abgabe sichert die Finanzierung aller Aufgaben und Aufwendungen der SFSV bzw. des NAF. Somit profitieren Kantone, Gemeinden, Agglomerationen und Berggebiete gleichermassen von der Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge.

Die kantonalen Strassenverkehrsämter erhalten mit der Einführung der neuen Abgabe neue Aufgaben (Erfassung des Kilometerstands anlässlich der In- und Ausserverkehrsetzung, Veranlagung und Inkasso, usw.). Für diese Aufgaben werden die Kantone jedoch entschädigt und es entstehen somit keine zusätzlichen finanziellen Belastungen.

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen ersetzt die heutigen Mineralölsteuern, welche von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor entrichtet werden. Sie ist so ausgestaltet, dass bei vergleichbaren Fahrzeugen die finanzielle Belastung zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen gleich hoch ist. Im historischen Vergleich – also gegenüber der Zeit vor der breiten Elektrifizierung – stellt die neue Abgabe somit keine Mehrbelastung dar, sondern stellt die ursprüngliche Besteuerung für alle Antriebstechnologien wieder her.

In einer punktuellen Betrachtung für den Einführungszeitpunkt im Jahr 2030 ergibt sich jedoch eine gewisse Mehrbelastung für jene Teile der Bevölkerung und Wirtschaft, die bis dahin elektrisch unterwegs waren und keine Mineralölsteuern entrichten mussten. Diese Phase hatte jedoch Übergangscharakter und spiegelte nicht die langfristig beabsichtigte Gleichbehandlung aller Antriebstechnologien wider.

Gleichzeitig sichert die neue Abgabe die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Da gut funktionierende und verlässliche Verkehrsinfrastrukturen eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Schweiz sind, ist die Vorlage aus Sicht der volkswirtschaftlichen Entwicklung positiv zu bewerten.

4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Vorlage orientiert sich am Status quo und ist so ausgelegt, dass Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen grundsätzlich einen zu den Mineralölsteuern äquivalenten Abgabebetrag entrichten. Aufgrund dieser Ausgestaltung der neuen Abgabe ist gewährleistet, dass die Auswirkungen auf die Gesellschaft gering sind.

Durch die neue Abgabe wird eine Gleichbehandlung von Elektrofahrzeugen und konventionellen Fahrzeugen erreicht. Für Personen, welche bereits vor Einführung der neuen Abgabe ein Elektroauto besitzen, entstehen mit der Einführung der Abgabe zusätzliche Kosten. Personen, die erst nach Einführung der Abgabe von einem fossil angetriebenen Fahrzeug auf ein vergleichbares Elektroauto umsteigen, werden keine Auswirkungen spüren und mit der Abgabe auf Elektrofahrzeuge ungefähr denselben Abgabebetrag bezahlen wie zuvor mit den Mineralölsteuern.

Die neue pauschale Abgabe auf schnelle E-Bikes wird zwar relativ viele Nutzerinnen und Nutzer betreffen, die Abgabe ist jedoch sehr gering und wird daher keine signifikanten Auswirkungen auf die Gesellschaft haben.

4.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Vorlage hätte negative Auswirkungen auf die Umwelt, wenn die Einführung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu einer signifikanten Verlangsamung der Entwicklung der Elektromobilität führen würde (Emission von Treibhausgasen und Schadstoffen). Davon ist jedoch nach heutigem Stand nicht auszugehen.

Derzeit sind Elektrofahrzeuge in der Anschaffung noch teurer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Hauptgrund dafür sind die Batteriekosten. Diese sind jedoch in den letzten zehn Jahren deutlich gesunken und dürften weiter sinken. Die Erreichung der Kostenparität könnte durch weitere Entwicklungen zusätzlich beschleunigt werden. Zum einen werden die Herstellungskosten für Verbrennerfahrzeuge voraussichtlich mit der Einführung der Euro-7-Norm ab 2025 steigen. Zum anderen sorgt das wachsende Angebot preisgünstiger Modelle chinesischer Hersteller derzeit für erheblichen Druck auf dem Markt. Als Reaktion darauf haben europäische und amerikanische Hersteller – etwa Citroën und Tesla – bereits die Preise gesenkt und neue, günstigere Modelle lanciert oder angekündigt.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Zeitpunkt der Kostenparität (in der Anschaffung) vor 2030 erreicht wird.

Entscheidend für den Kaufentscheid sind jedoch die «Total Cost of Ownership» (TCO)⁶⁸. Gemäss BFE⁶⁹ liegen diese für Elektrofahrzeuge bereits heute niedriger als für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Auch wenn die Preisparität zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeugen bis 2025 möglicherweise nicht erreicht wird, ist in Zukunft mit sinkenden Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge zu rechnen (Skaleneffekte). Zudem wird das Marktangebot aufgrund der schärferen EU-Zielwerte sowie des Phase-outs von Verbrennungsmotoren ab 2035 überwiegend aus Elektrofahrzeugen bestehen. Angesichts der genannten Trends und der bereits heute niedrigeren TCO von Elektrofahrzeugen ist davon auszugehen, dass die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 keinen wesentlichen Einfluss auf die Kaufentscheidung für oder gegen Elektrofahrzeuge haben wird.

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Abgabe auf Elektrofahrzeuge dürfte langfristig, wenn der Grossteil der Fahrzeugflotte aus Elektrofahrzeugen besteht, auch positive Effekte auf die Umwelt haben:

⁶⁸ Umfassen sämtliche Ausgaben über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs hinweg, d.h. von der Anschaffung bis zum Verkauf oder zur Verschrottung.

⁶⁹ BFE, Gesamtkosten von Personenkraftwagen (TCO), Schlussbericht, 23. März 2023

Die neue Abgabe erhöht die variablen Kosten für Fahrten mit Elektrofahrzeugen und führt dadurch zu einer leichten Reduktion der Fahrleistung. Damit sinken auch die negativen Umweltwirkungen des Betriebs von Elektrofahrzeugen (bspw. Feinstaub aufgrund Reifenabrieb, externe Kosten der Stromerzeugung, Lärm, etc.).

Eine leicht negative Auswirkung auf die Umwelt könnte in den Grenzregionen entstehen, wenn sich Besitzerinnen oder Besitzer von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen (insb. Grenzgänger/-innen) aufgrund der Abgabe auf Elektrofahrzeuge dafür entschieden, mit einem fossil angetriebenen Fahrzeug in die Schweiz zu fahren, um der Abgabe zu entgehen. Da davon auszugehen ist, dass Grenzgänger auch grosse Strecken in ihren jeweiligen Ländern fahren, dürfte die Wahl für oder gegen die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs jedoch auch von der Entwicklung der Rahmenbedingungen in den jeweiligen Heimatländern sowie der individuellen Situation abhängen.

4.6 Andere Auswirkungen

Verkehrliche Auswirkungen

Die Einführung der neuen Abgabe erhöht die variablen Kosten für Elektrofahrzeuge und hat daher eine geringfügige Reduktion der Fahrleistung der Elektrofahrzeuge zur Folge. Der grösste relative Anstieg der variablen Kosten ist bei den Personenwagen zu verzeichnen mit rund 21 Prozent. Bei den Nutzfahrzeugen sind die relativen Kostensteigerungen geringer, da die variablen Kosten aufgrund der Kosten für den Fahrer oder die Fahrerin insgesamt deutlich höher sind (rund 3,5 % bei LNF und 10 % bei SNF). Die aus dieser Erhöhung der variablen Kosten resultierende Reduktion der Gesamtfahrleistung auf der Strasse (BEV, PHEV und Verbrenner) im Jahr 2030 ist sehr gering und wird auf rund 0,7 – 1,0 Prozent beim Personenverkehr und 0,1 Prozent beim Güterverkehr geschätzt. Aufgrund des steigenden Anteils der Elektrofahrzeuge im Fahrzeugbestand wird die Reduktion der Fahrleistungen nach 2030 kontinuierlich zunehmen (jeweils im Vergleich gegenüber einer Situation ohne Einführung einer Abgabe).

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b BV. Die Bestimmung ermächtigt den Bund, eine Abgabe für Fahrzeuge, die andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV verwenden, zu erheben.

Nach dem abgaberechtlichen Legalitätsprinzip müssen Steuern und Abgaben in einem Gesetz im formellen Sinn festgeschrieben werden, welches zudem die wesentlichen Bestimmungen bezüglich des Steuerobjekts, des Steuerobjekts, der sachlichen (und allenfalls zeitlichen) Bemessung inklusive des Steuer- bzw. Abgabesatzes enthält. Weiter sind, soweit es die Art der Steuer zulässt, insbesondere die Grundsätze der Allgemeinheit und der Gleichmässigkeit der Besteuerung sowie der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beachten. Diese in Artikel 127 Absätze 1 und 2 BV verankerten Grundsätze der Besteuerung sind vorliegend eingehalten.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Massgebend zur Beantwortung der Frage, ob eine neue Abgabe im Strassenverkehr mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar wäre, ist das Landverkehrsabkommen⁷⁰. Dieses bezweckt die Liberalisierung des Marktzugangs zugunsten einer effizienten Verkehrsabwicklung sowie eine abgestimmte Verkehrspolitik zwischen den Vertragsparteien. Unter den Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens im Strassenverkehr fallen einzig Fahrzeuge für den Güterverkehr sowie Fahrzeuge, mit denen mehr als neun Personen befördert werden können (Art. 3 Abs. 1 vierter Spiegelstrich des Abkommens). Die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens beruhen auf den Grundsätzen der Ge-

⁷⁰ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen; SR 0.740.72)

gegenseitigkeit sowie der freien Wahl des Verkehrsträgers. Die Vertragsparteien verpflichten sich in Artikel 1 des Abkommens, keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen. Artikel 38 hält die Grundsätze der Gebührenregelung im Strassenverkehr fest, wobei sich gemäss Artikel 38 Absatz 2 die Abgaben im Strassenverkehr aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren zusammensetzen.

Hinsichtlich der Gebührenregelungen im Strassenverkehr hält das Landverkehrsabkommen in Artikel 38 Absatz 5 fest, dass diese nur für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 12 Tonnen oder mehr gelten und dass jede Vertragspartei ungeachtet des Landverkehrsabkommens auf ihrem Gebiet Strassenbenutzungsgebühren für Fahrzeuge unter 12 Tonnen Gesamtgewicht erheben kann. Entsprechend dieser Bestimmungen ist die Schweiz somit frei, für einen Grossteil der Fahrzeuge (d.h. für Fahrzeuge mit weniger als 12 Tonnen Gesamtgewicht) eine fahrleistungsabhängige Abgabe bzw. Strassenbenutzungsgebühren einzuführen. Es bestehen diesbezüglich keine Restriktionen. Die Vertragspartner sind bei diesen Fahrzeugarten unabhängig und können die Ausgestaltung der Gebühren auf ihrem Territorium frei bestimmen. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe für Fahrzeuge mit einem Gewicht von weniger als 12 Tonnen würde auch den im Landverkehrsabkommens festgehaltenen Grundsätzen der Gegenseitigkeit, der freien Wahl der Verkehrsträger, der Nichtdiskriminierung, der Verhältnismässigkeit und der Transparenz nicht widersprechen.

Auch eine fahrleistungsabhängige Abgabe für Fahrzeuge über 12 Tonnen würde den im Landverkehrsabkommen verankerten Grundsätzen nicht zuwiderlaufen. So wird mit einer fahrleistungsabhängigen Abgabe weder die Wahl der Verkehrsträger eingeschränkt noch werden damit die EU-Bürger oder Verkehrsunternehmen aus der EU gegenüber den in der Schweiz wohnhaften Fahrzeugbesitzern bzw. Strassenbenutzern schlechter gestellt; auch der Zulassungsort des Fahrzeugs oder der Herkunfts- bzw. Bestimmungsort der Beförderung spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle. Mit dem vorgesehenen Tarifmodell, welches eine Differenzierung nach Fahrzeugarten sowie Gewicht und Motorleistung vorsieht, kann auch die Verhältnismässigkeit der Abgabe sichergestellt werden. Eine transparente Ausgestaltung der Abgabe ist schon nur für die Akzeptanz bei der inländischen Bevölkerung im Hinblick auf die im Zusammenhang mit der Verfassungsänderung notwendige Volksabstimmung eine zwingende Voraussetzung.

Auch die in Artikel 40 Absatz 4 des Abkommens festgelegte Obergrenze von 325 Franken (gewichteter Durchschnitt) für eine Transitfahrt durch die Schweiz ist mit der neuen Abgabe kompatibel, da sich diese Bestimmung nur auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezieht. Die Mineralölsteuern bzw. eine allfällige neue Abgabe fliessen nicht in die Berechnungen der genannten Obergrenze mit ein.

Im Ergebnis ist die Abgabe auf Elektrofahrzeuge mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar. Weitere internationale Verpflichtungen der Schweiz, die der Abgabe entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

5.3 Erlassform

Nach Artikel 140 Absatz 1 Buchstabe a BV unterliegen Änderungen der Bundesverfassung dem obligatorischen Referendum und werden Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet. Die Änderungen der Artikel 86 und 131 BV erfolgen daher in der Form eines referendumspflichtigen Bundesbeschlusses (Art. 163 Abs. 2 BV).

Wichtige rechtsetzende Bestimmungen bedürfen einer Regelung in einem Gesetz im formellen Sinne (164 Absatz 1 BV). Als rechtsetzend gelten Bestimmungen, die in unmittelbar verbindlicher und generell-abstrakter Weise Pflichten auferlegen, Rechte verleihen oder Zuständigkeiten festlegen (Art. 22 Abs. 4 ParlG). Mit der Vorlage erhebt der Bund bei den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen. Damit greift der Bund in generell-abstrakter Weise in die Rechte von Personen ein. Die vorliegenden Bestimmungen sind daher von der Bundesversammlung in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen (Art. 164 Abs. 1 Bst. c und d BV i.V.m. Art. 22 Abs. 1 ParlG).

5.4 Abgaberechtliche Einordnung

Bei der Abgabe auf Elektrofahrzeuge handelt es sich um eine öffentliche Abgabe, die vom Bund gestützt auf eine Ermächtigung in der Bundesverfassung (Art. 131 Abs. 2 Bst. b) erhoben wird. Öffentliche Abgaben werden grundsätzlich unterteilt in Steuern und Kausalabgaben. Letztere sind Geldleistung für eine bestimmte Gegenleistung des Staates oder für die Gewährung besonderer Vorteile. Kausalabgaben setzen somit eine individuell zurechenbare Leistung des Staates voraus. Da es vorliegend an der Gegenleistung des Staates fehlt, ist die Abgabe nicht als Kausalabgabe, sondern als Steuer zu qualifizieren. Auf den Steuercharakter der Abgabe auf Elektrofahrzeuge weist bereits die verfassungsrechtliche Einordnung der Abgabe hin. Diese ist systematisch im Artikel 131 unter dem Titel «besondere Verbrauchssteuern» in der Bundesverfassung verankert.

Steuern werden gemeinhin unterteilt in allgemeine Steuern und Sondersteuern, die wiederum unterteilt werden in Zweck-, Lenkungs- und Kostenanlastungssteuern. Die Einordnung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge als Lenkungssteuer fällt ausser Betracht, da die Abgabe als Finanzierungs- und nicht als Lenkungsinstrument ausgestaltet ist. Die Lenkung des Verkehrs in eine gewünschte Richtung soll über andere Instrumente, wie beispielweise CO₂-Zielwert-Vorgaben für Motorfahrzeuge über das CO₂-Gesetz oder auch über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgen. Die Konzeption für die Abgabe auf Elektrofahrzeuge beinhaltet auch keine differenzierten Tarife nach Ort und Zeit zur Steuerung der Verkehrsnachfrage bzw. zur Bewirtschaftung der teilweise knappen Verkehrskapazitäten (bspw. Glätten der Verkehrsspitzen bei Verkehrsüberlastungen).

Mit Kostenanlastungssteuern werden die Kosten für bestimmte Aufwendungen des Gemeinwesens nicht der Allgemeinheit, sondern einem kleineren Kreis von Personen auferlegt, weil die betreffenden Aufwendungen des Gemeinwesens dem abgabepflichtig erklärten Personenkreis eher anzulasten sind als der Allgemeinheit. Dies, weil diese Gruppe von den Leistungen generell (abstrakt) stärker profitiert als andere oder weil sie in abstrakter Weise als hauptsächlicher Verursacher dieser Aufwendungen angesehen werden kann (BGE 124 I 289 E. 3b). Zwecksteuern charakterisieren sich dadurch, dass deren Ertrag zweckgebunden für in der Verfassung oder im Gesetz vorgesehene Aufgaben einzusetzen ist.

Da Elektrofahrzeuge einerseits, gleich wie die mit fossilen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeuge, als hauptsächliche Verursacher für die dem Gemeinwesen entstehenden Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der öffentlichen Strassen gelten, und andererseits die Einnahmen aus der Abgabe nach Massgabe von Artikel 86 BV zweckgebunden für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden sind, verfügt die Abgabe sowohl über Eigenschaften einer Kostenanlastungs- als auch einer Zwecksteuer. Die Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist wie erwähnt kein Entgelt für vom Bund erbrachte Leistungen. Auch steht die Abgabe in keinem Zusammenhang mit einer Warenlieferung. Entsprechend unterliegt die Abgabe nicht der Mehrwertsteuerpflicht.

5.5 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Mit der Vorlage werden weder neue Subventionsbestimmungen (die Ausgaben über einem der Schwellenwerte nach sich ziehen) geschaffen, noch neue Verpflichtungskredite / Zahlungsrahmen (mit Ausgaben über einem der Schwellenwerte) beschlossen.

5.6 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Die Grundsätze des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz werden eingehalten. Die Aufgabenverteilung gewährleistet eine einheitliche Regelung. An der bisherigen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen ändert sich grundsätzlich nichts.

5.7 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Vorlage enthält keine neuen Subventionsbestimmungen.

5.8 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Gemäss Artikel 164 Absatz 1 Bundesverfassung sind insbesondere der Kreis der Abgabepflichtigen, sowie der Gegenstand und die Bemessung von Abgaben (Bst. d) und die Verpflichtungen der Kantone bei der Umsetzung und beim Vollzug des Bundesrechts (Bst. f) in einem Bundesgesetz zu regeln. Im vorliegenden Erlass sind diese Aspekte berücksichtigt.

Der Gesetzesentwurf enthält insofern Delegationsnormen zum Erlass von Verordnungsrecht, als der Bundesrat als Verordnungsinstanz innerhalb des vom Gesetz vorgegebenen Rahmens Verordnungsrecht erlassen darf. Gleiches gilt für das BAZG als zuständige Vollzugsbehörde insbesondere für den Erlass von technischen und betrieblichen Vorgaben. Diese Delegationen sind erforderlich, weil sie Regelungen betreffen, deren Konkretisierungsgrad die Gesetzesebene überschreiten würden. Aufgrund der vorgegebenen Leitlinien in den Gesetzesartikeln ist die Rechtsetzungsermächtigung des Gesetzes hinreichend konkretisiert.

Vorliegend werden Rechtsetzungsbefugnisse in Artikel 3 Absätze 2 und 3, Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6, Artikel 8 Absätze 3 und 4, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11, Artikel 13 Absätze 2 und 3 sowie in den Artikeln 16, 18, und 36 EFAG delegiert. Zur Begründung wird auf die Erläuterungen zu den jeweiligen Bestimmungen verwiesen.

5.9 Datenschutz

5.9.1 Personendaten⁷¹

Der Vollzug des vorliegenden Erlasses erfordert die Bearbeitung von Personendaten durch das BAZG. Dafür ist im BAZG-VG eine entsprechende Grundlage vorgesehen.

Neben den Angaben zur abgabepflichtigen Person und zum Fahrzeug bezieht das BAZG einzig Fahrleistungsdaten, um die für die Veranlagung der Abgabe erforderliche Berechnung vornehmen zu können. Bei den Fahrleistungsdaten für Fahrzeuge der Abgabekategorie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a und b EFAG (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), die von den zugelassenen Anbieterinnen und Anbietern oder den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern selbst ans BAZG übermittelt werden, handelt es sich um blosser Kilometerangaben. Das BAZG erhält keine Geodaten, womit Rückschlüsse auf das Streckenprofil oder eine Geolokalisierung ausgeschlossen sind.

Die Fahrzeuge der Abgabekategorie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c und d (schwere Nutzfahrzeuge zum Güter- und Personentransport) werden nach der durch das LSVA-Erhebungssystem ermittelten Fahrleistung veranlagt (wobei für schwere Nutzfahrzeuge zum Personentransport die Veranlagung nach dem EFAG beantragt werden kann, s. Ziff. 2.1.6.5). Für die LSVA werden die Fahrleistungsdaten von den Anbieterinnen und Anbietern täglich in Form von GNSS-Wegpunkten ans BAZG übermittelt. Die für die Veranlagung erforderliche Berechnung der gefahrenen Kilometer bedingt die Verknüpfung der aufgezeichneten Wegpunkte. Diese Verknüpfung stellt ein Streckenprofil dar. Zweck der Datenbearbeitung ist jedoch einzig die korrekte Abgabenerhebung. Es werden keine Auswertungen bzw. Vorhersagen zum Fahrverhalten der Fahrerinnen und Fahrer (Bewegungsverhalten einer Person) durchgeführt.

Für die pauschale Veranlagung wird einzig auf die im IVZ erfassten Daten zur abgabepflichtigen Person und zum Fahrzeug abgestellt. Angaben zur Fahrleistung werden keine erhoben. Handelt es sich um ausländische Fahrzeuge, müssen das amtliche Kontrollschild und das Immatrikulationsland des Fahrzeuges, die gewünschte Geltungsdauer der Pauschale sowie das Zahlungsmittel, jedoch keine Angaben zur abgabepflichtigen Person, erfasst werden.

Eine Grundlage für die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten in einem Gesetz im formellen Sinn nach Artikel 34 Absatz 2 DSG ist daher nur für zwei Fälle erforderlich, nämlich für die

⁷¹ Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf können auch juristische Personen sein. Mit dem Inkrafttreten des neuen Datenschutzrechts am 1. September 2023 fallen Daten über juristische Personen nicht mehr in den Geltungsbereich des Bundesgesetzes vom 25. September 2020 über den Datenschutz. Analoge Bestimmungen für die Bearbeitung von Daten juristischer Personen durch Bundesorgane finden sich neu in den Artikeln 57r ff. des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010). Die Ausführungen zum Datenschutz unter Ziffer 5.9 des Erläuternden Berichts gelten daher mutatis mutandis ebenfalls für Daten juristischer Personen, die das BAZG im Rahmen der Erhebung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge bearbeitet.

Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen sowie für die Beantragung und Ergreifung von administrativen Massnahmen. Die gesetzliche Grundlage für die Datenbearbeitung zur Strafverfolgung findet sich in Artikel 126 BAZG-VG. Artikel 125 BAZG-VG bildet die gesetzliche Grundlage für die Datenbearbeitung zum Vollzug von administrativen Massnahmen. Unter die in Artikel 125 BAZG-VG geregelte Datenkategorie «Administrativmassnahmen» fallen gemäss Artikel 119 Buchstabe f BAZG-VG die Daten des Vollzugs von administrativen Massnahmen nach Artikel 73 BAZG-VG. In Bezug auf Erlasse, deren Vollzug dem BAZG obliegt, können demnach nur bei schweren oder wiederholten Widerhandlungen administrative Massnahmen ergriffen werden (Art. 73 Abs. 1 Bst. c). Damit die in Artikel 21 EFAG genannten Administrativmassnahmen sicher mitgemeint sind, wird Artikel 73 BAZG-VG wie im Anhang 1 zum EFAG aufgeführt geändert und ergänzt. Die übrigen, im Zusammenhang mit der Abgabe notwendigen Bearbeitungen von nicht besonders schützenswerten Personendaten, sind durch den Bundesrat auf Verordnungsstufe zu regeln.

5.9.2 Rechtsstellung der Anbieter

Nach Artikel 5 Buchstabe i DSG gelten Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind, als Bundesorgane. Soweit diese Personen in Erfüllung dieser Aufgaben tätig werden, gelten für sie die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane (Art. 33–42 DSG).

Der Bundesrat kann Dienstleisterinnen und Dienstleister zur Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung zulassen (Anbieter, Art. 16 Abs. 1 EFAG). Um die Korrektheit und Verfügbarkeit der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten zu gewährleisten, werden detaillierte Anforderungen an die Anbieter gestellt, welche im Rahmen eines Zulassungsverfahrens eingehend und danach kontinuierlich geprüft werden. Der gesetzliche Auftrag an das Gemeinwesen, die korrekte Erfassung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten sicherzustellen, besteht somit fort, auch wenn das BAZG ihn nicht (beispielsweise durch die eigenhändige Abgabe von Erfassungsgeräten) vollständig selbst erfüllt.

Die Anbieter von Diensten zur Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung sind somit für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben datenschutzrechtlich als Bundesorgane zu qualifizieren. Die Datenbearbeitungsgrundsätze folgen den Vorgaben der Artikel 33 ff. DSG. Sie werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens berücksichtigt.

5.9.3 Datenbekanntgaben

Im Rahmen der Erfassung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten durch die Anbieter kommt es zu einer Datenbekanntgabe ins Ausland. Eine solche muss den Vorgaben nach Artikel 16 DSG genügen. Da der Kreis der Anbieter auf solche mit Niederlassung im EWR oder der Schweiz beschränkt ist (für die Erhebung über die LSVA-Lösung s. Art. 58 Bst. a SVAV, für die Erhebung nach EFAG wird eine entsprechende Bestimmung ebenfalls auf Verordnungsstufe festgelegt), stehen dabei allfällige Datenbearbeitungsvorgänge, welche die Anbieter ausserhalb dieser Staaten vornehmen, im Fokus. Die Vorgaben nach Artikel 16 DSG werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens berücksichtigt.

Umgekehrt gilt für die ausländischen Anbieter auch die Übermittlung der für die Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten an das BAZG als Datenbekanntgabe ins Ausland. Sie unterliegen hierbei den im jeweiligen Land geltenden Vorschriften über die Datenbekanntgabe ins Ausland.

Zur Erhebung der Abgabe, zur Durchführung von Kontrollen, zur Ergreifung administrativer Massnahmen sowie zur Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen werden den zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der kantonalen Behörden Daten im Informationssystem des BAZG im Abrufverfahren bekannt gegeben. Hierfür wird im BAZG-VG mit Artikel 141a die erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen.

5.9.4 Kontrollsystem

Im Verkehr werden einzig Durchfahrten von Fahrzeugen, deren Fahrleistung über das LSVA-System ermittelt wird (d.h. Fahrzeuge der Abgabekategorien gemäss Art. 8 Abs. 2 Bst. c und d) erfasst. Diese Erfassungspunkte liegen sowohl an den Grenzübergängen als auch an ortsfesten und mobilen Standorten im Inland. Die Datenbearbeitung richtet sich nach der Gesetzgebung über die LSVA.

Kontrollen über die Entrichtung der pauschalen Abgabe auf ausländische Fahrzeuge der Abgabekategorien gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a, b und d erfolgen über die elektronisch ausgestellte

Zahlungsbestätigung oder über eine elektronische Abfrage der registrierten Kontrollschilder mittels eines mobilen, stationären oder semistationären Abfragegeräts. Kontrolldaten werden unmittelbar vernichtet, wenn festgestellt wird, dass die Abgabe für das kontrollierte Fahrzeug entrichtet worden ist.

Die Weitergabe von Daten erfolgt, soweit dies für die Durchführung von Kontrollen oder für die Verfolgung und die Beurteilung von Widerhandlungen nötig ist; ebenfalls zulässig ist die Datenweitergabe im Rahmen der Amtshilfe zwischen den mit dem Vollzug dieses Gesetzes betrauten Behörden.

5.9.5 Verhältnis zur EU-Datenschutz-Grundverordnung

In der EU gilt für das Bearbeiten von Daten natürlicher Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit oder des Wohnorts dieser Personen die Verordnung (EU) 2016/679⁷² des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (EU-Datenschutz-Grundverordnung; DSGVO). Somit fällt die Bearbeitung von Personendaten einer natürlichen Person mit Wohnsitz in der Schweiz in einem Mitgliedstaat der EU in den Anwendungsbereich der DSGVO.

Dies bedeutet, dass ein Anbieter – sobald er seinen Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU hat und personenbezogene Daten im Zusammenhang mit der Erhebung der fahrleistungsabhängigen Abgabe bearbeitet – für die Datenbearbeitung unter die DSGVO fällt. Hat ein Anbieter hingegen seinen Sitz in der Schweiz und bearbeitet er Daten, die der Veranlagung der Abgabe dienen, so fällt die Bearbeitung der Personendaten in den Anwendungsbereich des Schweizer Datenschutzrechts.

5.9.6 Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen

Die Erhebung der vorliegenden Abgabe setzt zwingend die Bearbeitung von Personendaten voraus. Gemäss Artikel 22 Absatz 1 DSG hat der für die Datenbearbeitung Verantwortliche vorgängig eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) zu erstellen, wenn eine Bearbeitung ein hohes Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen mit sich bringen kann. Ein hohes Risiko ergibt sich, insbesondere bei Verwendung neuer Technologien, aus der Art, dem Umfang, den Umständen und dem Zweck der Bearbeitung (Art. 22 Abs. 2 DSG). Eine erste Risikoprüfung im Rahmen der Erarbeitung des EFAG hat ergeben, dass die geplante Datenbearbeitung voraussichtlich nicht zu einem hohen Risiko für die Grundrechte der betroffenen Personen führt, weshalb keine DSFA durchgeführt wurde. Ungeachtet dessen wäre die Erstellung einer DSFA im heutigen Zeitpunkt schon aufgrund der Konstellation, dass vorliegende zwei Varianten vernehmlasset werden, als unverhältnismässig zu beurteilen. Zur Sicherstellung des Datenschutzes ist vorgesehen, dass die datenschutzrechtlichen Risiken für die Grundrechte der betroffenen Personen nach dem Variantenentscheid für die Umsetzungsvariante unter Bezug des EDÖB noch einmal vertieft geprüft werden. Sollte sich aus der Prüfung die Notwendigkeit einer DSFA ergeben, dann wird eine solche parallel zur Erarbeitung der Botschaft durchgeführt.

⁷² Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG, Fassung gemäss ABI L119 vom 4. Mai 2016, S. 1

Teil B: Variante «Ladestrom»

6 Grundzüge der Vorlage

6.1 Die beantragte Neuregelung

6.1.1 Beschreibung der Steuer

Die Steuer wird auf die elektrische Energie (kWh) erhoben, die beim Laden eines Elektrofahrzeugs verwendet wird. Die Erfassung der besteuerten Energiemenge erfolgt über die Ladeinfrastruktur (öffentliche/private Ladeeinrichtungen). Es wird die der Ladeeinrichtung zugeführte Energiemenge erfasst. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Strom vom Elektrizitätswerk geliefert wird oder ob der Strom aus Eigenproduktion (Solaranlage) stammt; jegliche einer Ladeeinrichtung zugeführte Energie unterliegt der Steuer. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass beim bidirektionalen Laden die Steuer für die vom Elektrofahrzeug zurückgespiessene Energiemenge zurückerstattet wird.

Wichtigste Begriffe

- **Steuer:** Die Steuer ist an einen Verbrauch gekoppelt, weshalb sie den Verbrauchsteuern gemäss Artikel 131 Absatz 1 BV zugeordnet wird. Der Begriff Steuer wird als Oberbegriff für die Ladestromsteuer und pauschale Steuer verwendet.
- **Ladestrom:** elektrische Energie, die zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen einer Ladeeinrichtung zugeführt wird, gemessen in Kilowattstunden.
- **Ladeeinrichtung:** Alle Installationen und Geräte, die das Aufladen von im Strassenverkehr immatrikulierten Elektrofahrzeugen ermöglichen. Je nach Situation können die Installationen auf eine einzelne Ladestation (Wallbox) beschränkt sein, z.B. bei einem Einfamilienhaus, oder aus einer Anlage mit einem intelligenten Ladesystem bestehen, das mehrere Ladestationen bedienen kann (z.B. in einer Einstellhalle). Im Gesetzesentwurf wird durchgängig der Begriff «Ladeeinrichtung» verwendet, um deutlich zu machen, dass darunter auch mobile Ladegeräte bzw. sämtliche Vorrichtungen zum Laden von Elektrofahrzeugen fallen und nicht nur die klassischen Wallboxen. Im Bericht wird stellenweise zusätzlich der Begriff «Ladestation» synonym verwendet.

6.1.2 Steuerpflicht in der Übersicht

Worauf wird die Steuer erhoben und wer ist steuerpflichtig? (Sachlicher Geltungsbereich)

Die Steuer wird auf dem Ladestrom erhoben (Steuerobjekt) und wird als Rappen pro Kilowattstunde ausgestaltet. Bemessungsgrundlage für die Steuer ist jene Energiemenge (kWh), die den Ladeeinrichtungen zum Aufladen der Batterien von immatrikulierten Fahrzeugen zugeführt wird. Dieser Lösungsansatz wird gewählt, um das Laden mit Wechselstrom (AC) und Gleichstrom (DC) gleich zu behandeln. Beim Strom aus dem Elektrizitätsnetz handelt es sich immer um Wechselstrom. Da die Batterie eines Elektrofahrzeugs jedoch nur Gleichstrom aufnehmen kann, muss der Wechselstrom vorher in Gleichstrom umgewandelt werden. Die Umwandlung von Strom ist mit Energieverlusten verbunden. Beim DC-Laden erfolgt die Umwandlung ausserhalb des Fahrzeugs in der Ladestation, während sie beim AC-Laden im Fahrzeug selbst stattfindet. Um eine Gleichbehandlung von DC- und AC-Laden zu gewährleisten, wird daher der einer Ladeeinrichtung zugeführte Strom besteuert. Würde der von einer Ladeeinrichtung abgegebene oder einem Fahrzeug zugeführte Strom als Bemessungsgrundlage festgelegt, würde das DC-Laden bevorteilt, weil dabei die Ladeverluste nicht besteuert werden.

Steuerpflichtig sind die Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen (Steuersubjekt). Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese die Steuer beim Laden an die Halterinnen und Halter der Elektrofahrzeuge weiterbelasten werden, wenn es sich nicht um das eigene Fahrzeug handelt (z.B. bei öffentlichen Ladeeinrichtungen).

Da zur Messung der Energiemenge zertifizierte Zähler notwendig sind, ist die Besteuerung des Ladestroms für gewisse Fahrzeugarten nicht verhältnismässig. Es gibt Fahrzeuge, die in erster Linie an

Haushaltssteckdosen (Mode 1 oder 2⁷³) und nicht an Ladeeinrichtungen (z.B. Wallbox) geladen werden. Teilweise können die Akkus aus diesen Fahrzeugen entnommen und unabhängig vom Standort überall geladen werden, bspw. in der Wohnung an jeder Steckdose. In diesen Fällen ist es kaum möglich und auch nicht verhältnismässig, den Einbau von zertifizierten Zählern an den Steckdosen vorzuschreiben, um die effektiven Energiemengen – welche meistens relativ gering sind – zu messen und zu besteuern. Deshalb sollen diese Fahrzeugarten pauschal besteuert werden. Eine pauschale Steuer wird bei folgenden Fahrzeugarten («Kleinfahrzeuge» als Sammelbegriff) erhoben:

- a) Motorräder
- b) Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge
- c) Motorfahrräder (schnelle Motorfahrräder, Elektro-Stehroller, schwere Motorfahrräder)

Wo wird die Steuer erhoben? (Räumlicher Geltungsbereich)

Die Steuer gilt auf dem gesamten Staatsgebiet der Schweiz. Sobald sich eine Ladeeinrichtung, die zum Laden von immatrikulierten Fahrzeugen dient, auf Schweizer Staatsgebiet befindet, ist die an diese Ladeeinrichtung zugeführte elektrische Energie steuerpflichtig.

Die pauschale Besteuerung gilt ausschliesslich für in der Schweiz immatrikulierte «Kleinfahrzeuge». Im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge unterliegen nicht der pauschalen Steuer, da sie während ihres Aufenthalts in der Schweiz, sofern sie geladen werden müssen, in der Regel auf öffentliche Ladeeinrichtungen angewiesen sind, an denen die Ladestromsteuer erhoben wird. Eine zusätzliche pauschale Steuer für ausländische Fahrzeuge würde zu einer Doppelbesteuerung führen, die von der EU als diskriminierend angesehen werden könnte.

6.1.3 Tarifmodelle (Bemessungsgrundlage und Steuerhöhe)

Die Bemessungsgrundlage der Steuer ist die Energiemenge in Kilowattstunden, die der Ladeeinrichtung zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen zugeführt wird (Ladestrom).

6.1.3.1 Grundprinzipien

Für die Herleitung des Tarifs für den Ladestrom wird von denselben Grundprinzipien ausgegangen wie bei der fahrleistungsabhängigen Abgabe (s. Ziff. 2.1.3.1). Insbesondere gilt es, den Steuertarif so festzulegen, dass die steuerliche Belastung beim Ladestrom im Durchschnitt ungefähr gleich hoch ausfällt wie bei der Verwendung eines Benzin- oder Dieselfahrzeugs mit den Mineralölsteuern (äquivalente Besteuerung).

6.1.3.2 Herleitung Tarif Ladestrom

Aus erhebungstechnischen Gründen kommt ein Einheitstarif in Rp./kWh zur Anwendung, der für alle Fahrzeugarten gilt.

Das Vorgehen für die Herleitung des Tarifs pro Kilowattstunde gliedert sich in drei Schritte:

- **Herleitung des Referenztarifs:** Analog zu den Berechnungen für die fahrleistungsabhängige Abgabe wird auf Basis der für das Jahr 2030 angenommenen realen Verbrauchsdaten aus dem HBEFA und den Mineralölsteuersätzen gemäss MinöStG der Referenztarif für ein durchschnittliches Verbrennerfahrzeug hergeleitet. Der Referenztarif bildet die durchschnittlich anfallende Mineralölsteuer pro gefahrenen Kilometer ab, der in Zukunft auch für ein durchschnittliches Elektrofahrzeug bezahlt werden soll.
- **Herleitung des Durchschnittsverbrauchs von Elektrofahrzeugen:** Auf Basis der für das Jahr 2030 angenommenen Verbrauchsdaten (HBEFA) wird der durchschnittliche Energieverbrauch (kWh) pro Kilometer berechnet.

⁷³ Ladebetriebsarten gemäss SN EN 61851 und SN EN 62752. Siehe dazu bspw. Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE), Handbuch Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, HBLE-CH 2022, Mai 2022

- **Übertragung der Mineralölsteuern auf den Verbrauch von Elektrofahrzeugen:** In einem letzten Schritt wird die durchschnittliche Steuer von Verbrennerfahrzeugen aus Schritt 1 auf den Durchschnittsverbrauch von Elektrofahrzeugen aus Schritt 2 umgelegt. Daraus resultiert eine im Durchschnitt äquivalente Steuer pro Kilowattstunde.

Das Ziel ist, einen äquivalenten Einheitstarif pro Energieeinheit (kWh) herzuleiten, der für alle Fahrzeugarten gilt. Dieser kann auf zwei Arten berechnet werden:

Bottom-Up

Für die Bottom-Up-Berechnung werden zuerst spezifische Tarife für Fahrzeugarten oder -kategorien berechnet. Die untenstehende Illustration zeigt den grundsätzlichen Äquivalenzgedanken am Beispiel der Personenwagen auf. Ein Elektrofahrzeug (rechts) soll im Endeffekt pro gefahrenem Kilometer den gleichen Steuerbetrag leisten wie ein äquivalentes Verbrennerfahrzeug. Ein Verbrennerfahrzeug verbraucht gemäss HBEFA im Jahr 2030 im Durchschnitt 6,9 Liter auf 100 Kilometer. Dies ergibt eine Belastung durch die Mineralölsteuer von 5,1 Rp./km (s. auch Ziff. 2.1.3.2). Damit die Belastung für Elektro-Personenwagen, für welche für 2030 ein durchschnittlicher Verbrauch von 22,7 Kilowattstunden prognostiziert wird, gleich hoch ist wie für Verbrennerfahrzeuge, muss die Ladestromsteuer für Personenwagen 22,5 Rp./kWh betragen. Bei einer jährlichen Fahrleistung in der Schweiz von 10'600 km resultiert für beide eine jährliche Abgabe von rund 540 Franken.

Abbildung 27: Herleitung Tarif Fahrzeugart Personenwagen

	
Verbrauch: 6,9 l/100 km Umgerechnete Mineralölsteuer: 5,1 Rp./Fzkm Fahrleistung pro Jahr: 10'600 km	Verbrauch: 22,7 kWh/100 km Steuer auf dem Ladestrom: 22,5 Rp./kWh Fahrleistung pro Jahr: 10'600 km
= 541 Fr. Mineralölsteuer pro Jahr	= 541 Fr. Ladestromsteuer pro Jahr

Auf diese Weise werden Tarife für jede Fahrzeugart berechnet.

Abbildung 28: Tarife für ausgewählte Fahrzeugarten

Fahrzeugart	Tarif (in Rp./kWh)
Personenwagen	22,5
Lieferwagen	17,9
Schwere Nutzfahrzeuge – Gütertransport	14,0
Schwere Nutzfahrzeuge – Personentransport	14,5
Fahrleistungsgewichteter Einheitstarif	22,1

Der Einheitstarif kann nun durch Gewichtung der Tarife der einzelnen Fahrzeugarten über die Gesamtfahrleistung der Elektrofahrzeuge berechnet werden. Dadurch wird der fahrleistungsgewichtete Mix der Elektrofahrzeuge berücksichtigt. Auf dieser Basis ergibt sich für das Jahr 2030 ein **Einheitstarif von 22,1 Rappen pro Kilowattstunde**.

Top-Down

Bei dieser Variante wird der Einheitstarif über den gesamten Fahrzeugpark hergeleitet, wobei der Gesamtenergieverbrauch pro Jahr durch die jährliche Gesamtfahrleistung dividiert wird. Dadurch muss bezüglich des Fahrzeugparks der Mix der Elektrofahrzeuge dem Mix der Verbrennerfahrzeuge genügen. Für das Jahr 2030 ergibt sich hierbei ein **Einheitstarif von 23,4 Rappen pro Kilowattstunde**.

Fazit

Die beiden Berechnungsarten ergeben Tarife, die nur geringfügig voneinander abweichen (ca. 6 %) und fast identisch mit dem für Personenwagen berechneten Tarif von 22,5 Rp./kWh sind. Der Hauptgrund für die geringe Abweichung ist, dass die Gesamtfahrleistung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) im Jahr 2030 grösstenteils von Personenwagen erbracht wird.

Im Gegensatz dazu wirken sich die zum Teil deutlichen Tarifunterschiede bei den übrigen Fahrzeugarten (s. auch Ziff. 8.6.2) im Vergleich zu den Personenwagen aufgrund der geringeren Gesamtfahrleistungen kaum auf den Einheitstarif aus. Die für diese Fahrzeugarten berechneten Tarife sind derzeit mit grossen Unsicherheiten behaftet, da nur wenige Fahrzeugmodelle auf dem Markt verfügbar sind und noch erhebliche technische Entwicklungen zu erwarten sind, insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen (SNF).

Es besteht zwar eine hohe Sensitivität in Bezug auf den zukünftigen Verbrauch bestimmter Fahrzeugarten, doch aufgrund ihres geringen Anteils an der Gesamtfahrleistung spielt dies für die Berechnung des Einheitstarifs nur eine untergeordnete Rolle. Der Einheitstarif orientiert sich somit vor allem an den Personenwagen, bei denen der Energieverbrauch bereits heute gut abgeschätzt werden kann. Für die Bestimmung der Tarife im Gesetz wird das arithmetische Mittel aus den beiden Herleitungsmethoden, Top-Down und Bottom-Up, gemäss den obigen Ausführungen berechnet. Dieses arithmetische Mittel beträgt 22,8 Rp./kWh.

6.1.3.3 Pauschale Steuer für «Kleinfahrzeuge»

Wie unter Ziffer 6.1.2 beschrieben, gilt für «Kleinfahrzeuge» eine pauschale Steuer.

Das Tarifmodell für die pauschale Besteuerung wird von der Variante «Fahrleistung» übernommen (s. Abb. Abbildung 15):

Abbildung 29: Jahrespauschalen Motorräder

Gewichts- klasse	Gesamtgewicht (in kg)	Jahrespauschale (in Fr.)
1	bis 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	ab 801	160.00

Der Kategorie der Motorräder sind neben den klassischen Motorrädern die weiteren motorradähnlichen «Kleinfahrzeuge» unterstellt (Kleinmotorräder, Dreirädrige Motorfahrzeuge, Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge,).

Motorfahrräder mit Strassenkontrollschild⁷⁴, wozu insbesondere auch die schnellen E-Bikes gehören, sollen analog der Variante «Fahrleistung» eine pauschale Abgabe von 25 Franken pro Jahr bezahlen (s. Ziff. 2.1.3.6).

Diese Fahrzeugarten dürfen an Haushalts- und Industriesteckdosen geladen werden, ohne dass eine Einrichtung zur Messung der bezogenen Energiemengen vorhanden sein muss. Sofern diese Fahrzeuge an Ladeeinrichtungen geladen werden, an denen auch andere Fahrzeugarten geladen werden könnten, fällt entsprechend auch die Ladestromsteuer an.

⁷⁴ Zu diesen Motorfahrrädern zählen schnelle Motorfahrräder (z.B. schnelle E-Bikes), Elektro-Stehroller und schwere Motorfahrräder sowie motorisierte Rollstühle gemäss Artikel 18 VTS. Motorisierte Rollstühle sollen von der Abgabe ausgenommen werden.

6.1.3.4 Pauschale Steuer als Übergangslösung für weitere Fahrzeugarten

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die technischen Voraussetzungen für die Erhebung der Ladestromsteuer voraussichtlich erst im Jahr 2035 bereitstehen werden (s. Ziff. 6.4). Um die Finanzierung in der Zwischenzeit trotzdem weitgehend sicherzustellen, soll bis zum Vorhandensein dieser Voraussetzungen vorübergehend eine pauschale Steuer eingeführt werden. Steuerpflichtig für diese pauschale Steuer sind neben den ohnehin pauschal besteuerten Fahrzeugen gemäss Ziffer 6.1.3.3 die folgenden Fahrzeugarten:

- a. Personenwagen
- b. Kleinbusse
- c. Lieferwagen
- d. Leichte Motorwagen

Die Jahrespauschalen werden von den für die fahrleistungsabhängige Abgabe berechneten Tarifen abgeleitet. Es werden zwei Steuerkategorien gebildet:

- (1) Personenwagen
- (2) Leichte Nutzfahrzeuge (Kleinbusse, Lieferwagen, leichte Motorwagen).

Die Höhe der pauschalen Steuer hängt vom Fahrzeuggesamtgewicht ab, wobei Gewichtsklassen pro 100 Kilogramm gebildet werden. Im Anhang 3 des Gesetzesentwurfs sind die einzelnen Tarife pro Steuerkategorie und Gewichtsklassen abgebildet. Diese Fahrzeugarten generieren den allergrössten Teil der Steuereinnahmen.

Von der Übergangslösung ausgenommen sind schwere Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht⁷⁵ sowie Fahrzeuge des Non-Road-Bereichs. Während der Übergangszeit entrichten diese Elektrofahrzeuge somit keine Steuer. Die Analysen zeigen, dass für die schweren Nutzfahrzeuge aufgrund der durchschnittlich sehr hohen Jahresfahrleistungen auch sehr hohe Jahrespauschalen resultieren würden. Die resultierenden Pauschalen wären im Vergleich zu den Personenwagen um den Faktor 10 (Gütertransport) bis Faktor 20 (Personentransport) höher. Da gewisse Lastwagen aber auch sehr geringe Fahrleistungen haben, andere dagegen sehr grosse Fahrleistungen, würden derart hohe Pauschalen zu grossen Verzerrungen führen. Bei den schweren Nutzfahrzeugen ist die Erhebung einer Jahrespauschale daher nicht adäquat. Zudem ist der Elektrifizierungsgrad bei den schweren Fahrzeugen im Vergleich zu den Personenwagen noch gering und somit auch die zu erwartenden Steuereinnahmen.

Ebenfalls ausgenommen von der pauschalen Steuer der Übergangslösung sind ausländische Fahrzeuge. Die Erhebung einer pauschalen Steuer bei ausländischen Fahrzeugen während der Übergangsphase würde auf Bundesebene ein neu einzurichtendes – aber zeitlich befristetes – Erhebungssystem bedingen, was die generelle Einführung der Variante «Ladestrom» zusätzlich belasten würden.

6.1.4 Ausländische Motorfahrzeuge

Mit der Ladestromsteuer ist grundsätzlich nicht das Motorfahrzeug das Steuerobjekt, sondern der Ladestrom. Entsprechend entsteht weder bei in- noch bei ausländischen Motorfahrzeugen eine Steuerpflicht (mit Ausnahme der pauschalen Steuer für in der Schweiz immatrikulierte «Kleinfahrzeuge», s. Ziff. 6.1.3.3). Sofern ausländische Fahrzeuge in der Schweiz geladen werden, muss dies an registrierten steuerpflichtigen Ladeeinrichtungen erfolgen, da auch für diese Fahrzeuge ein Laden an nichtregistrierten Ladeeinrichtungen verboten ist. Somit werden durch ausländische Fahrzeuge indirekt ebenfalls Steuereinnahmen generiert.

Die pauschalen Steuern (Übergangslösung sowie die permanente pauschale Steuer für «Kleinfahrzeuge») kommen bei ausländischen Fahrzeugen aus erhebungstechnischen Gründen jedoch nicht zur Anwendung (s. Ziff. 6.1.2).

⁷⁵ Lastwagen, leichte Sattelmotorfahrzeuge, schwere Sattelmotorfahrzeuge, Sattelschlepper, schwere Motorwagen, Gesellschaftswagen, Gelenkbusse, schwere Personenwagen. Damit sind leichte elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen bis maximal 4,25 Tonnen (sogenannte «Bourgeois-Fahrzeuge», s. Exkurs Ziff. 2.1.3.3) nicht von der Übergangslösung betroffen.

6.1.5 Zusammenfassung Erhebung der pauschalen Steuer

Die nachfolgende Abbildung zeigt zusammenfassend auf, wann bei welchen Fahrzeugarten eine pauschale Steuer erhoben wird.

Abbildung 30: Erhebung einer pauschalen Steuer

Art der Steuer	In der Schweiz immatrikulierte Strassenfahrzeuge
Pauschale Steuer als Übergangslösung (2030–2034)	<ul style="list-style-type: none">• Personenwagen• Kleinbusse• Lieferwagen• Leichte Motorwagen
Pauschale Steuer als permanente Lösung (ab 2030)	<ul style="list-style-type: none">• Motorräder• Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge• Motorfahrräder (schnelle und schwere Motorfahrräder, Elektro-Stehroller) <p><i>Sammelbegriff für diese Fahrzeuge: «Kleinfahrzeuge»</i></p>

6.1.6 Verworfenen Varianten zur Erfassung der Bemessungsgrundlage

Zwei Varianten zur Erfassung der Strommenge wurden geprüft, jedoch aufgrund ihrer Nachteile verworfen.

Messung mit dem Ladekabel als Standardlösung

Die generelle Erfassung des Strombezugs von Elektrofahrzeugen am Ladekabel wäre grundsätzlich möglich und wurde geprüft⁷⁶. Die Option wurde aber aus den folgenden Gründen verworfen:

- Die Entwicklung eines speziellen Kabels oder Adapters mit integriertem Energiezähler und Datenübertragung ist nicht geeignet, da aufgrund der Vielfalt der verschiedenen notwendigen Ladekabel je nach gewählter Lademethode und Steckdosentyp der verschiedenen Fahrzeugmarken mehrere Versionen entwickelt werden müssten, was auch die Kosten erhöht. Zudem wären zusätzlich verschiedene Adapter pro Fahrzeug erforderlich.
- Die Zusatzkosten für besondere schweizerische Ladekabel werden als vergleichsweise hoch eingeschätzt.
- Es wäre technisch schwierig, mögliche Manipulationen an diesem Kabel oder seine Nichtbenutzung zu verhindern. Da Ladekabel aller Art im Handel gekauft werden können, müsste sichergestellt werden, dass nur zertifizierte schweizerische Kabel bzw. Adapter verwendet werden. Es müsste daher eine zusätzliche Funktion zur Erkennung des Ladekabels auf Seite der Ladestation oder des Fahrzeugs integriert werden.
- Ausländische Fahrzeuge könnten nicht erfasst werden, da es unverhältnismässig wäre, für solche Fahrzeuge ein schweizerisches Ladekabel vorzuschreiben.
- Eine Normierung in der Schweiz (mit entsprechenden Vorgaben an Fahrzeughersteller) ist unrealistisch und EU-Vorgaben wären zwingend einzuhalten.

Messung des Stromverbrauchs im Fahrzeug

Die Messung des Stromverbrauchs im Fahrzeug wurde bereits unter Ziffer 1.4.2 aus sachlichen Gründen verworfen.

⁷⁶ Dynamic Test Center (DTC), Abgabe auf Elektrofahrzeuge DTC, 7. November 2023, www.astra.admin.ch > Themen > Strassenfinanzierung > Abgabe auf Elektrofahrzeuge

6.2 Erhebungslösung für die Besteuerung des Ladestroms

6.2.1 Anforderungen und Übersicht der Erhebungslösung

Die Anforderungen an das Erhebungssystem für eine Steuer auf dem Ladestrom orientieren sich in den Grundzügen an den Anforderungen für eine fahrleistungsabhängige Abgabe (s. Ziff. 2.1.6.1). Diese Anforderungen sind allgemeiner Natur und dienen als Grundlage für die Entwicklung solcher Erhebungssysteme.

Voraussetzungen für eine Steuer auf dem Ladestrom

Voraussetzung für die Erhebung einer Steuer auf dem Ladestrom ist, dass der einer Ladeeinrichtung zugeführte Strom zertifiziert (z.B. MID-Zähler⁷⁷) gemessen wird. Die entsprechenden Messdaten müssen anschliessend an die zuständigen Vollzugsstellen übermittelt werden, welche die Veranlagung vornehmen und die Steuer in Rechnung stellen. Die Übermittlung der Daten erfolgt automatisch über eine Kommunikationsschnittstelle. Die Datenintegrität ist durch einen zertifizierten Übermittlungsprozess sicherzustellen. Alternativ kann die Übertragung der Messdaten durch eine Selbstdeklaration auch manuell erfolgen. Dabei werden die zertifiziert gemessenen Daten vom Steuerpflichtigen in eine Eingabemaske oder ein Interface eingegeben und danach an die zuständigen Vollzugsstellen übermittelt (s. Exkurs zur Ausnahme Ziff. 6.2.4.2).

Konkret bedeutet dies, dass für Ladeeinrichtungen, an denen in- oder ausländische Fahrzeuge mit Kontrollschild geladen werden (mit Ausnahme der Fahrzeuge, die der pauschalen Steuer unterliegen), eine Aus- und Nachrüstungspflicht eingeführt wird:

- **Nachrüstungspflicht:** Bestehende Ladeeinrichtungen, die noch nicht über einen zertifizierten Zähler verfügen, müssen bis zum Zeitpunkt der Einführung der Ladestromsteuer gemäss den Anforderungen nachgerüstet oder ersetzt werden, sofern sie weiterhin zum Laden von immatrikulierten Fahrzeugen genutzt werden sollen, die nicht der pauschalen Steuer unterliegen.
- **Ausrüstungspflicht:** Ladeeinrichtungen, die ab 2030 neu installiert werden, müssen gemäss den Anforderungen ausgerüstet sein.

Kosten der Nachrüstung

Viele Ladeeinrichtungen existieren bereits heute oder werden vor Inkrafttreten des neuen Gesetzes installiert. Ein grosser Teil dieser Ladeeinrichtungen wird nicht den technischen Anforderungen entsprechen, die für die Steuererhebung notwendig sind. Um diese Ladeeinrichtungen weiterhin gesetzeskonform nutzen zu können, müssen sie nachgerüstet oder gegebenenfalls ersetzt werden. Zurzeit wird geschätzt, dass dies circa 750'000 Ladeeinrichtungen (bzw. Ladepunkte) betreffen wird.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die möglichen Nachrüstungsfälle mit den damit verbundenen Kosten. Es handelt sich hierbei um eine Kostenschätzung basierend auf dem aktuellen Kenntnisstand. Die tatsächlichen Gesamtkosten hängen von drei Faktoren ab: (1) der effektiven Entwicklung der Anzahl Ladepunkte, (2) deren Ausstattung (mit zertifizierten Zählern und Kommunikationsschnittstellen) sowie (3) den effektiven Kosten für zertifizierte Zähler, Kommunikationsschnittstellen oder neue Ladestationen ab dem Jahr 2030. Es ist vorgesehen, dass die Nachrüstung ab 2030 während vier Jahren erfolgt (2030–2033).

⁷⁷ RICHTLINIE 2014/32/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt (Neufassung), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0032>

Abbildung 31: Nachrüstungsfälle und Kosten

Nachrüstungsfall	Kosten pro Einheit (in Fr.)	Ladepunkte (Anzahl)	Gesamtkosten Nachrüstung (in Mio. Fr.)
Nachrüstung mit zertifiziertem Zähler	250.00	96'326	24
Nachrüstung mit Kommunikationsschnittstelle	250.00	366'039	92
Nachrüstung mit Zähler und Schnittstelle	250.00	77'061	20
Ersatz der gesamten Ladestation	1'500.00	192'652	288
Total	---	732'077	424

Für Ladeeinrichtungen, an denen keine steuerpflichtigen Fahrzeuge geladen werden, besteht keine Aus- und Nachrüstungspflicht.

Damit die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen genügend Zeit haben, um die Anforderungen zu erfüllen, wird mit ausreichender Vorlaufzeit darüber informiert, ab wann die Anforderungen gelten. Damit wird gewährleistet, dass die Ladeeinrichtungen zum Zeitpunkt der Einführung der Steuer ausreichend ausgerüstet sind.

Diese technischen Mindestanforderungen an die Messeinrichtungen sowie die weiteren Eigenschaften, Ausstattungen und Funktionalitäten werden zu einem späteren Zeitpunkt in einer Verordnung und oder in Branchendokumenten unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen geregelt.

Erhebungslösung in der Übersicht

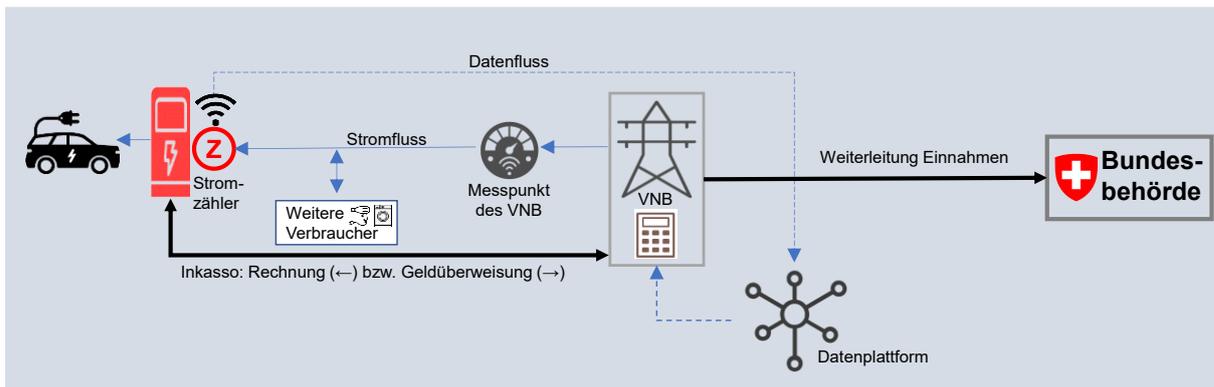
Die Erfassung des Ladestroms als Bemessungsgrundlage für die Steuer erfolgt direkt an der Ladeeinrichtung.

VNB als zentrale Akteure: Die Erhebung der Steuer übernehmen die Betreiber der Elektrizitätsnetze (Verteilnetzbetreiber, VNB). Diese Lösung bietet sich an, da die VNB bereits heute in der Regel zumindest das Netznutzungsentgelt bei den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern erheben. Da sich die Ladeeinrichtungen im Normalfall hinter dem für die Verrechnung des Netznutzungsentgelts massgeblichen Messpunkt des Netzanschlusses befinden, kann im Prinzip jede an einer Ladeeinrichtung separat gemessene Kilowattstunde dem Netzanschlussnehmer zugeordnet werden. Mit der Ladestromsteuer entrichtet die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung bzw. die Endverbraucherin oder der Endverbraucher neben dem Netznutzungsentgelt neu zusätzlich auch die Steuer auf Ladestrom an den VNB. Die Erhebung stützt sich somit auf bereits bestehende Strukturen und Prozesse. Je nach Szenario ist zu erwarten, dass bis 2035 rund 1–3 Millionen private Ladeeinrichtungen installiert werden. Diese grosse Anzahl von privaten Ladeeinrichtungen unterstreicht die Notwendigkeit, bei der Steuererhebung auf bereits bewährte Strukturen und Prozesse abzustützen, um die Komplexität und die Vollzugskosten zu minimieren.

Notwendigkeit einer zentralen Datenplattform: Die Messeinrichtungen zur Erfassung der erforderlichen Messdaten gehören in den meisten Fällen nicht den VNB, sondern liegen in der Verantwortung der Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen. Um zu vermeiden, dass die VNB für den Zugang zu den Messdaten für jede Ladeeinrichtung eine separate Schnittstelle einrichten und betreiben müssen, ist eine zentrale Datenplattform notwendig. Diese Plattform ermöglicht die Anbindung der Ladeeinrichtungen über eine standardisierte Schnittstelle, wodurch der Aufbau und Betrieb zahlreicher einzelner Schnittstellen zu den VNB entfällt. Als Verbindungsglied zwischen den Ladeeinrichtungen und den VNB stellt die Datenplattform sicher, dass die VNB über eine einzige, zentrale Schnittstelle auf die benötigten Stamm- und Messdaten zugreifen können.

Auf Grundlage der Messdaten berechnet der VNB die Steuer (Veranlagung) und stellt sie dem der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung in Rechnung. Die daraus resultierenden Einnahmen werden anschliessend vom VNB an den Bund weitergeleitet.

Abbildung 32: Übersicht Erhebungslösung



Nachfolgend werden die am Erhebungsprozess beteiligten Akteure (Ziff. 6.2.2) sowie deren Verantwortlichkeiten (Ziff. 6.2.3) beschrieben. Die organisatorischen Erhebungsprozesse werden unter Ziffer 6.2.4 aufgezeigt.

Exkurs bidirektionales Laden

Beim bidirektionalen Laden fließt der Strom in zwei Richtungen: von der Ladestation ins Elektrofahrzeug und bei Bedarf zurück ins Gebäude oder Elektrizitätsnetz (Vehicle-to-Home bzw. Vehicle-to-Grid). Voraussetzung dafür ist, dass sowohl das Elektrofahrzeug als auch die Ladeeinrichtung für bidirektionales Laden geeignet sind.

Besonders für Haushalte mit Photovoltaikanlagen ist bidirektionales Laden interessant: Überschüssiger Solarstrom kann im Elektrofahrzeug gespeichert und nachts genutzt werden, beispielsweise für Heizung oder Warmwasser. Elektrofahrzeuge könnten in Zukunft eine wichtige Rolle für ein stabiles und nachhaltiges Energiesystem spielen. Dabei müssen das Laden und die Rückspeisung (Entladen) nicht zwingend an derselben Ladeeinrichtung stattfinden.

Beim bidirektionalen Laden ist somit sicherzustellen, dass die Steuer nur einmal auf den Ladestrom erhoben wird. Um Doppelbesteuerungen zu vermeiden, wird der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung die Steuer für die über diese Einrichtung zurückgespeiste Energiemenge rückerstattet. Da bei der Erhebung der Steuer die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung steuerpflichtig ist, erhält dieser Akteur auch die entsprechende Rückerstattung. In welcher Form die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Rückerstattung an die Fahrzeugnutzerin oder den Fahrzeugnutzer weitergibt, ist Teil einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen den beiden Parteien.

6.2.2 Am Erhebungsprozess beteiligte Akteure

Die in der Abbildung 33 aufgelisteten Akteure stehen im Zentrum des Vollzugs. Die Verantwortlichkeiten und Aufgaben, welche diese Akteure im Zusammenhang mit der Steuer wahrnehmen, werden in der Abbildung 34 beschrieben.

Abbildung 33: Wichtigste Akteure im Vollzug

Akteur	Beschrieb
Steuerrechtlicher Ladeeinrichtungsbetreiber	Der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber ist die natürliche oder juristische Person, welche die Ladestromsteuer zu entrichten hat und somit steuerpflichtig ist (Steuersubjekt). Es handelt sich dabei um jenen Akteur, dem vom VNB für den der Ladeeinrichtung zugeführten Strom das Netznutzungsentgelt in Rechnung gestellt wird. In der Regel handelt es sich hierbei aus Sicht des VNB um die Netzanschlussnehmerin oder den Netzanschlussnehmer oder die Endverbraucherin oder den Endverbraucher.

Akteur	Beschrieb
	<p>Hinweis: Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff «Ladestationsbetreiber» im Rahmen von Ladeeinrichtungen für unterschiedliche Zwecke und Aufgaben verwendet und ist somit nicht eindeutig. Es handelt sich häufig um Anbieter von verschiedenen Serviceleistungen, die verschiedene operative Aufgaben wahrnehmen, wie die Bereitstellung und Wartung der Ladeinfrastruktur, Abrechnung oder Kundenbetreuung.⁷⁸</p> <p>Zur eindeutigen Beschreibung des Steuerpflichtigen wird für die Zwecke des vorliegenden Gesetzes der Begriff «steuerrechtlicher Ladeeinrichtungsbetreiber» definiert; dies in Abgrenzung zu anderen möglichen Verwendungen des Begriffs Ladestationsbetreiber, bspw. im Zusammenhang von Dienstleistungen im Bereich von Ladeinfrastrukturen oder öffentlichen Ladeeinrichtungen, bei der die Ladestationsbetreiber Betrieb und Unterhalt der Ladestationen übernehmen.</p>
Eigentümer der Ladeeinrichtung	<p>Der sachenrechtliche Eigentümer kann über die Ladeeinrichtung frei verfügen und ist für diese verantwortlich. Er muss aber diese nicht zwingend selbst nutzen.</p> <p>Häufig ist die Eigentümerin oder der Eigentümer einer Ladeeinrichtung identisch mit dem steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber. Im Falle eines Eigentümers eines Einfamilienhauses, der gleichzeitig auch Eigentümer einer Ladeeinrichtung ist, dürfte der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber in der Regel identisch mit dem Eigentümer der Ladeeinrichtung sein. Im Falle einer Einstellhalle (z.B. eines Mehrfamilienhauses) kann der Eigentümer einer Ladeeinrichtung in bestimmten Situationen seine Ladeeinrichtung einfach an die Basisinfrastruktur anschliessen, die vom steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber zur Verfügung gestellt wird, wobei der Ladeeinrichtungsbetreiber dann die interne Abrechnung der Steuer übernimmt.</p>
Elektroinstallateur	<p>Ein Elektroinstallateur ist eine Person oder Organisation mit einer Installationsbewilligung nach Artikel 6 der Niederspannungs-Installationsverordnung (NIV⁷⁹), die für die Installation oder Wartung von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zuständig ist. Vorliegend wird hierfür vereinfacht der Begriff «Elektroinstallateur» genutzt.</p>
Verteilnetzbetreiber (VNB)	<p>Der VNB betreibt das Elektrizitätsnetz (Verteilnetz), schliesst Endverbraucher/-innen an sein Netz an und beliefert die gebundenen Endverbraucher/-innen (sowie weitere Endverbraucher/-innen, die auf den freien Netzzugang verzichten) mit Strom.</p>
Betreiber der Datenplattform	<p>Für die Erhebung der Steuer auf Ladestrom soll die Datenplattform im Sinne der Artikel 17f–17j des Stromversorgungsgesetzes vom 23. März 2007⁸⁰ (StromVG) genutzt bzw. entsprechend funktional erweitert werden. Diese Datenplattform nach StromVG wird in den kommenden Jahren aufgebaut. Der Datenplattformbetreiber errichtet und betreibt die Datenplattform. Zurzeit ist der Betreiber der Datenplattform noch nicht bekannt. Das StromVG regelt in Artikel 17h die Konstituierung des Datenplattformbetreibers und in Artikel 17i die Organisation und Finanzierung des Datenplattformbetreibers. Für die Zwecke der Erhebung der Steuer auf dem Ladestrom müssen einzelne Bestimmungen zur Datenplattform im StromVG angepasst werden.</p>
Bundesbehörde	<p>Die Bundesbehörde ist ein Bundesamt, welches für den Vollzug des Gesetzes zuständig ist und die auf Bundesebene anfallenden Aufgaben übernimmt. Die Zuständigkeit wird später bestimmt. Im Entwurf zum Bundesgesetz wird daher vorläufig der Platzhalter BXXX verwendet.</p>

⁷⁸ Zum Beispiel: «Charge Point Operator» (CPO): Auch der Ladestationsbetreiber verwaltet die Ladestationen in seinem Ladenetz. Er stellt den Betrieb der Ladestationen sicher.

«Electric Mobility Provider» (EMP). Auch Ladeserviceanbieter. Ermöglicht dem Endkunden (Elektromobilisten) den Zugang zu Ladestationen inklusive einer Bezahlösung (zum Beispiel mit einer App). Er ist somit gegenüber dem Endkunden für die Abwicklung der Ladetransaktion verantwortlich, ohne zwangsläufig der Besitzer oder der Betreiber der Ladeinfrastruktur zu sein. Quelle: Swiss eMobility, energieschweiz, Glossar der Elektromobilität, 2025

⁷⁹ SR 734.27

⁸⁰ SR 734.7

6.2.3 Vollzugsorganisation: Aufgaben je Akteur

Im Folgenden werden die Aufgaben je Akteur zusammengefasst. Da die vorliegende Steuer auf die elektrische Energie erhoben wird, die den Ladeeinrichtungen zugeführt wird, soll bei der Vollzugsorganisation möglichst an bestehende Abläufe und Zuständigkeiten angeknüpft werden. Dies gilt insbesondere bei der Installation und Anmeldung von Ladeeinrichtungen sowie bei der Rechnungsstellung.

Abbildung 34: Verantwortlichkeiten und Aufgaben der wichtigsten Akteure im Vollzug

Rolle/Akteur	Verantwortlichkeiten und Aufgaben
Steuerrechtlicher Ladeeinrichtungsbetreiber	<ul style="list-style-type: none"> • Beauftragt einen Elektroinstallateur, die Ladeeinrichtung auf Konformität mit den Anforderungen zu überprüfen (falls bereits eine Ladeeinrichtung vorhanden ist). • Beauftragt bei Bedarf einen Elektroinstallateur mit der Aus- oder Nachrüstung. • Stellt über eine automatisierte Datenverbindung die Anbindung zur Datenplattform her. • Ergreift Massnahmen, wenn die Messung oder Messdatenübertragung zur Datenplattform fehlerhaft ist. • Informiert den operativen Betreiber/Eigentümer über die Erfüllung der Steuervorgaben und überträgt Pflichten, die er nicht selbst erfüllen kann, an den Eigentümer (sofern nicht identisch mit dem Eigentümer). • Sofern die Messdaten nicht automatisch übertragen werden, muss er die an der Ladeeinrichtung oder in einem Backend verfügbaren Messdaten manuell in die Datenplattform eintragen. • Bezahlt als Steuersubjekt den Steuerbetrag.
Eigentümer der Ladeeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Sorgt in Absprache mit dem steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber dafür, dass die Ladeeinrichtung ab der Einführung der Steuerpflicht gemäss den Anforderungen aus- oder nachgerüstet ist. Alternativ trifft er Vorkehrungen, dass ein Laden von der Steuer unterliegenden Elektrofahrzeugen an dieser Ladeeinrichtung durch Dritte nicht mehr möglich ist.⁸¹
Elektroinstallateur	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüft vorhandene Ladeeinrichtungen auf die Konformität mit den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen. • Installiert die Ladeeinrichtung oder führt Installationsarbeiten (bspw. Nachrüstung) gemäss den gesetzlichen Vorgaben durch (im Auftrag des Ladeeinrichtungsbetreibers). • Gewährleistet gegenüber den Ladeeinrichtungsbetreibern, dem VNB und der Bundesbehörde, dass die Ladeeinrichtungen, die er überprüft hat oder an deren Installation oder Wartung er beteiligt war, alle erforderlichen technischen und regulatorischen Anforderungen erfüllen. • Meldet die Ladeeinrichtung dem VNB (Erstanmeldung oder Mutationsmeldung).
Verteilnetzbetreiber (VNB)	<p>Der VNB erhebt die Steuer beim steuerpflichtigen Ladeeinrichtungsbetreiber. In diesem Zusammenhang übernimmt er folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informiert seine Kunden schriftlich über die neue Steuer und deren Pflichten. • Registriert und pflegt die Stammdaten der Ladeeinrichtung in der Datenplattform. • Betreibt eine Datenschnittstelle zur Datenplattform für die Stamm- und Messdaten seiner Kunden. • Erhebt die Steuer gemeinsam mit der Stromrechnung (oder separat) bei den steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreibern. • Überweist die Steuereinnahmen an den Bund und gewährt der Bundesbehörde den Zugang zu den erforderlichen Daten im Rahmen von Kontrollen.

⁸¹ Die Eigentümerin oder der Eigentümer darf an der Ladeeinrichtung ebenfalls nicht laden. Im Gegensatz zu möglichen Dritten ist er jedoch darüber informiert, dass das Laden an dieser Station verboten ist. Um sicherzustellen, dass auch Dritte keine unwissentliche Gesetzesverletzung begehen, besteht die Vorgabe, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer entsprechende Vorkehrungen trifft, damit das Laden von Elektrofahrzeugen an dieser Station durch Dritte nicht mehr möglich ist.

Rolle/Akteur	Verantwortlichkeiten und Aufgaben
Betreiber der Datenplattform	<ul style="list-style-type: none"> • Setzt die technischen Standards für die Anbindung der Ladeeinrichtungen an die Plattform zum Zwecke des Datenaustauschs. • Stellt sicher, dass VNB und Ladeeinrichtungsbetreiber ihre Schnittstellen zur Datenplattform einrichten können und die VNB die Ladeeinrichtungen registrieren können. • Prüft die korrekte Anbindung aller Ladeeinrichtungen an die Plattform und stellt sicher, dass die übermittelten Messdaten dem jeweils zuständigen VNB zugänglich sind. • Gewährt den Vollzugstellen nach diesem Gesetz im Rahmen ihrer Zuständigkeit Zugriff auf die Daten der Plattform.
Bundesbehörde	<ul style="list-style-type: none"> • Operative Aufgaben im Rahmen der Nutzung der Datenplattform: Dazu gehören insbesondere die Gestaltung und Pflege der vertraglichen Beziehungen zum Datenplattformbetreiber, die Definition des konkreten Pflichtenhefts und Konkretisierung weiterer Vorgaben (bspw. Kostenausscheidung), welche sich aus den rechtlichen Vorgaben (Gesetz und Verordnung) zur Nutzung der Datenplattform zum Zweck der Erhebung der Steuer ergibt, sowie die Koordination zwischen Datenplattformbetreiber und Verteilnetzbetreiber. • Aufsicht über die Erhebungsstellen: Die Bundesbehörde übt die Aufsicht über die Verteilnetzbetreiber und die anderen Erhebungsstellen aus, indem sie bei diesen Audits in Bezug auf die korrekte Veranlagung der Steuer, das Inkasso und die Überweisung der Einnahmen an den Bund durchführen kann. • Strafverfolgung: Die Bundesbehörde verfolgt und beurteilt Steuerwiderhandlungen gegen das Gesetz. • Behandlung von Beschwerden in erster Instanz: Steuerpflichtige können die von den Vollzugstellen (Verteilnetzbetreiber) erlassenen Verfügungen mittels Beschwerden bei der Bundesbehörde anfechten. Diese behandelt die Beschwerde in erster Instanz. • Einziehung der Steuereinnahmen bei den Erhebungsstellen: Die Bundesbehörde sorgt für Einzug der Steuereinnahmen, welche durch die verschiedenen Erhebungsstellen bei den Steuerpflichtigen erhoben wurden.

6.2.4 Erhebungsprozess Ladestromsteuer

Der Erhebungsprozess setzt sich aus sechs Teilprozessen zusammen, welche nachfolgend beschrieben werden. An jedem der Teilprozesse sind jeweils einer oder mehrere der oben beschriebenen Akteure beteiligt.

Abbildung 35: Teilprozesse der Steuererhebung



6.2.4.1 Information

Um sicherzustellen, dass die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen über ihre Steuerpflicht und die Halterinnen und Halter der Fahrzeuge über die neue Steuer informiert sind, sollen die VNB und die kantonalen Strassenverkehrsämter Informationsschreiben versenden. Die VNB informieren ihre Netzanschlussnehmer und Endverbraucher, also alle potenziellen steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber, frühzeitig vor der Einführung der Steuer über die neuen Anforderungen (insb. Aus- und Nachrüstungspflicht) und die notwendige Meldung/Registrierung (s. Abbildung 36) der Ladeeinrichtung. Zusätzlich wird an bestehende Meldepflichten für elektrische Installationen erinnert. Die Strassenverkehrsämter versenden ein ähnliches Schreiben an die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen, damit auch diese über die neue Steuer und das neue Ladeverbot an nicht registrierten Ladeeinrichtungen

informiert sind (s. Art. 18 des Entwurfs des Bundesgesetzes über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge; E-Fahrzeug-Steuerergesetz; EFzStG).

Die steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber sind dafür verantwortlich zu überprüfen, ob an ihrem Netzanschluss Ladeeinrichtungen angeschlossen sind, die den gesetzlichen Anforderungen entsprechen müssen. Falls eine solche Ladeeinrichtung von einem separaten operativen Ladestationsbetreiber betrieben wird, muss der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber mit diesem eine Lösung finden, um die Anforderungen zu erfüllen. Falls die Ladeeinrichtung nicht im Eigentum des steuerrechtlichen Betreibers ist, hat der steuerrechtliche Betreiber dafür Sorge zu tragen, dass er jene Pflichten, die er nicht selbst erfüllen kann, an die Eigentümerin oder den Eigentümer überträgt (z.B. betreffend Aus- und Nachrüstungspflicht).

6.2.4.2 Ausrüstung und Registrierung der Ladeeinrichtung

Wenn an einer Ladeeinrichtung immatrikulierte Elektrofahrzeuge geladen werden, hat der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber diese registrieren zu lassen. Ladeeinrichtungen können nur registriert werden, wenn diese den gesetzlichen Anforderungen entsprechen (zertifizierte Messeinrichtung und in der Regel automatische Übermittlung der Messdaten). Die Betreiberin oder der Betreiber beauftragt einen Elektroinstallateur zur Überprüfung, ob eine bestehende Ladeeinrichtung die Anforderungen erfüllt. Falls eine Nachrüstung oder ein Ersatz erforderlich ist, führt der Elektroinstallateur diese Arbeiten entsprechend den Anforderungen zur Steuererhebung durch.

Sind alle Anforderungen erfüllt, umfasst der Registrierungsprozess folgende Schritte:

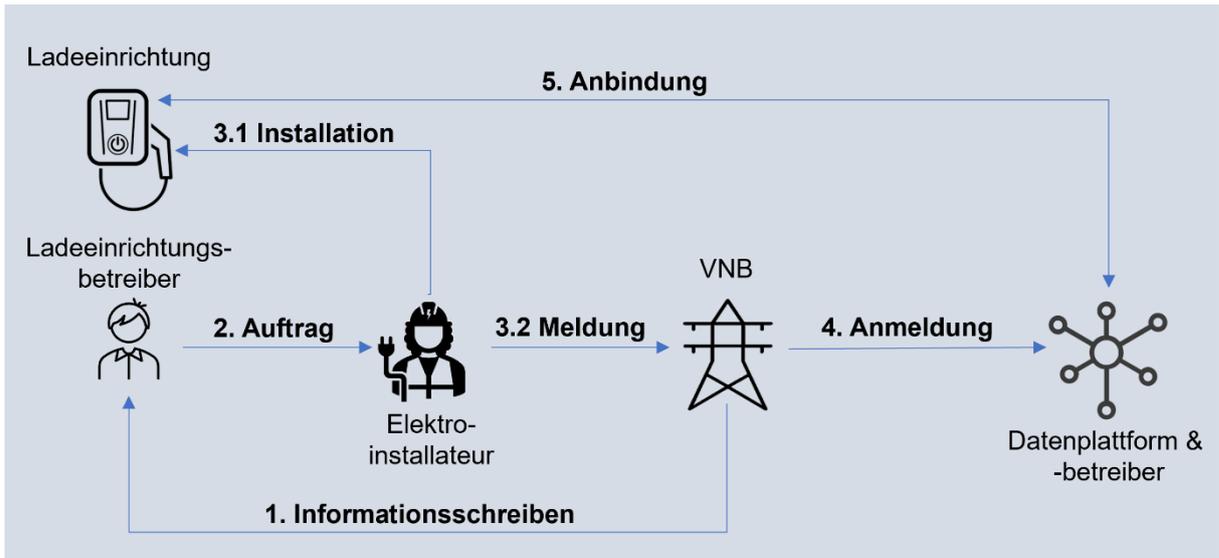
Meldung an den VNB (Schritt 3.2 in Abbildung 36): Der steuerrechtliche Betreiber der Ladeeinrichtung ist verpflichtet, die Ladeeinrichtung durch einen Elektroinstallateur beim VNB zu melden.⁸² Mit der Meldung übermittelt der Elektroinstallateur dem VNB auch die notwendigen Stammdaten (Kontakt- und Identifikationsdaten wie Name und Adresse des Ladeeinrichtungsbetreibers, ID-Nummer-Ladeeinrichtung etc.) für die Registrierung der Ladeeinrichtung bei der Datenplattform. Mit der Meldung bestätigt der Elektroinstallateur indirekt auch, dass alle Anforderungen erfüllt sind.

Anmeldung der Ladeeinrichtung in der Datenplattform (Schritt 4 in Abbildung 36). Nach der Meldung beim VNB trägt dieser die Ladeeinrichtung mit allen erforderlichen Stammdaten in der zentralen Datenplattform ein (die Stammdaten werden im Rahmen der Verordnung zu definieren sein).

Anbindung an die Datenplattform (Schritt 5 in Abbildung 36): Der Betreiber der Datenplattform fordert die Ladeeinrichtungsbetreiber auf, die Ladeeinrichtung bzw. deren Kommunikationsschnittstelle über eine automatisierte Datenverbindung an die Plattform anzubinden. Die Ladeeinrichtungsbetreiber sind verpflichtet, dieser Aufforderung nachzukommen.

⁸² Mit dieser Pflicht zur Meldung an den VNB wird an das bereits bestehende Meldesystem für Ladestationen gemäss Niederspannungs-Installationsverordnung (NIV; SR 734.27) sowie Werkvorschriften zur Laststeuerung angeknüpft.

Abbildung 36: Ausrüstungs- und Registrierungsprozess



Keine allgemeine Registrierungspflicht: Es gibt keine generelle Pflicht zur Registrierung von Ladestationen und damit auch keine generelle Pflicht zur Nachrüstung. Jedoch wird mit Einführung der Ladestromsteuer das Laden von immatrikulierten Fahrzeugen, die nicht der pauschalen Steuern unterstehen, an nicht registrierten Ladestationen verboten.

Ausnahme: Manuelle Übermittlung der Daten an die Datenplattform (Selbstdeklaration)

Wenn eine Ladestation zwar über eine zertifizierte Messeinrichtung verfügt, jedoch nicht in der Lage ist, die Daten automatisch an die zentrale Datenplattform zu übermitteln – oder die Betreiberin oder der Betreiber dies nicht wünscht – können die ablesbaren Daten, die an der Ladestation oder in einem Backend verfügbar sind, manuell in die Datenplattform eingetragen werden. Dafür stellt die Plattform eine entsprechende Eingabemaske zur Verfügung. Die Registrierung der Ladestation erfolgt dabei wie im Standardfall über einen Elektroinstallateur und den VNB. Der VNB fordert den Ladestationsbetreiber mindestens einmal pro Jahr dazu auf, die Messdaten in die Plattform einzutragen.

Ablauf bei einer Mutation

- Ergeben sich rein administrative Mutationen ohne Installationsarbeiten, so kann der Ladestationsbetreiber diese direkt dem VNB melden.
- Sind Installationsarbeiten notwendig (z.B. Veränderungen an der Ladestation, die für die Erhebung der Steuer relevant sind), so nimmt ein Elektroinstallateur im Auftrag des Ladestationsbetreibers bzw. -eigentümers diese Arbeiten vor und meldet dem VNB die notwendigen Mutationsangaben.

Der VNB trägt daraufhin die geänderten Stammdaten in der Datenplattform ein.

Wird eine Ladestation nicht mehr genutzt (oder gänzlich demontiert oder entsorgt), so muss im Sinne einer Mutationsmeldung die Abmeldung aus dem Steuersystem erfolgen.

Spezialfall mobile Ladestationen

Neben stationären, d.h. festinstallierten Ladestationen, gibt es auch mobile Ladestationen (bspw. Juice Booster oder Notladekabel). Diese mobilen Ladestationen können an verschiedenen Orten zum Laden von Fahrzeugen eingesetzt werden. In diesem Fall stellt sich die Frage, wie und bei wem sie für die Steuer registriert werden können.

Voraussetzung für die Registrierung ist, dass die mobile Ladestation genau gleich wie alle anderen Ladestationen die Anforderungen betreffend zertifizierter Messeinrichtung und Kommunikations-

schnittstelle erfüllt. Für die Registrierung hat die Eigentümerin oder der Eigentümer die Ladeeinrichtung bei jenem VNB zu melden, der für den Netzanschluss an jener Adresse zuständig ist, an welcher er oder sie angemeldet ist und als Endverbraucherin oder Endverbraucher auch Stromrechnungen erhält (Wohnsitz).⁸³ Somit ist auch geregelt, dass der Eigentümer einer mobilen Ladeeinrichtung der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber ist.

Die Erhebung der Steuer erfolgt über jenen VNB, bei dem die mobile Ladeeinrichtung angemeldet wurde. Das bedeutet, dass die Messdaten aus der mobilen Ladeeinrichtung via Datenplattform immer an diesen VNB übermittelt werden. Notwendig hierfür ist die eindeutige Identifikation und Zuteilung der Ladeeinrichtung zu einem VNB mithilfe der Stammdaten in der Datenplattform. Im Rahmen dieser Registrierung muss in den Stammdaten vermerkt werden, dass es sich um eine mobile Ladeeinrichtung handelt, die an verschiedenen Orten eingesetzt werden kann.

6.2.4.3 Erfassung und -übermittlung der Messdaten

Der Ladestrom wird über die zertifizierte Messeinrichtung (z.B. MID-Zähler) ermittelt, welche entweder in die Ladeeinrichtung integriert oder unmittelbar vor der Ladeeinrichtung installiert ist⁸⁴ und mit welcher die beim Ladevorgang zugeführte Menge elektrischer Energie und gegebenenfalls die zurückgespeiste Energiemenge gemessen wird. Die für die Veranlagung der Steuer benötigten Messdaten werden automatisch über eine Kommunikationsschnittstelle über die zentrale Datenplattform an den VNB übertragen.

6.2.4.4 Veranlagung

Die VNB übernehmen die Veranlagung der Steuer. Die Veranlagung erfolgt basierend auf den in der Datenplattform erhaltenen Messdaten und gemäss den gesetzlich vorgegebenen Steuertarifen.

Für die VNB ist dieser Schritt insofern nicht völlig neu, als sie mit der Stromrechnung bereits heute Zuschläge und Abgaben erheben (u.a. Netzzuschlag gemäss Energiegesetz vom 30. September 2016⁸⁵). Neu ist für die VNB jedoch, dass die Ladestromsteuer in vielen Fällen auf Messdaten beruht, die von Messeinrichtungen stammen, die nicht den VNB selbst gehören, sondern von denen sie nur die Messdaten erhalten.

6.2.4.5 Inkasso

Die geschuldete Steuer wird von den VNB bei den steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreibern in Rechnung gestellt. Das Inkasso kann dabei im Rahmen der Stromrechnung erfolgen, wie die VNB dies bereits heute bei anderen Zuschlägen und Abgaben (z.B. Abgaben an Kantone und Gemeinden oder Netzzuschlag gemäss EnG) tun. Die Steuer ist mindestens einmal pro Jahr zu erheben.

Es wird Ladeeinrichtungsbetreiber geben, die ihren Stromlieferanten gemäss StromVG unabhängig vom VNB wählen dürfen (diese Ladeeinrichtungsbetreiber können ihren Strom auf dem freien Markt beziehen, wenn sie als Endverbraucher insgesamt einen Jahresverbrauch von mindestens 100 MWh pro Verbrauchsstätte aufweisen). In diesen Fällen wird die Stromrechnung inkl. der darin enthaltenen Gebühren und Abgaben üblicherweise vom Stromlieferanten und nicht vom VNB zuhanden des Endverbrauchers ausgestellt. Für die Steuer auf Ladestrom soll in diesen Fällen gelten: Die betroffenen Akteure – d.h. VNB, Stromlieferant und Endverbraucher – sollen basierend auf den bereits etablierten Prozessen für

⁸³ Falls dem VNB an der betreffenden Adresse eine andere Person als Endverbraucher/-in gemeldet ist (z.B. Mitbewohner/-in der gleichen Wohnung), so müsste der VNB entsprechend informiert werden, damit er die Steuer beispielsweise über diese Person verrechnen kann. Die Eigentümerin bzw. der Eigentümer der mobilen Ladeeinrichtung müsste mit dieser Person allenfalls eine private Vereinbarung treffen. Bei Personen ohne Schweizer Wohnsitz aber an einer Schweizer Adresse eine Stromrechnung erhalten (bspw. Ausländer/-in mit Ferienwohnung in der Schweiz) müssen sich beim rechnungsstellenden VNB melden und die Steuer entrichten.

⁸⁴ Erfassung des Ladestroms mittels Smart Meter: Die Erfassung des Ladestroms kann alternativ zur Messung direkt an der Ladeeinrichtung auch über einen Smart Meter erfolgen. Hierfür sollten hinter dem Smart Meter keine weiteren Endverbraucher als die Ladeeinrichtungen angeschlossen sein. Dies ist keine Vorgabe des Gesetzes, liegt jedoch im Interesse des Ladeeinrichtungsbetreibers, da er sonst die Steuer für Strom entrichten müsste, der gar nicht für das Laden verwendet wird, sondern beispielsweise für den Betrieb einer Belüftung oder ähnlicher Anlagen. Aus gesetzlicher Sicht ist es verpflichtend, dass vor jeder Ladeeinrichtung entweder eine den Anforderungen entsprechende Messeinrichtung in der Ladeeinrichtung oder ein spezifizierter Smart Meter für Elektromobilität installiert ist.

⁸⁵ SR 730.0

die Stromrechnung eine Lösung finden, wie der VNB die Abgabe (allenfalls via Stromlieferant) in Rechnung stellen kann.

Auf der Rechnung wird der Steuerbetrag, der für den Ladestrom berechnet wurde, und der Rückerstattungsbetrag (von Fahrzeugen zurückgespeister Strom) separat ausgewiesen.

6.2.4.6 Überweisung an den Bund

Die VNB überweisen die Steuereinnahmen periodisch an den Bund. Die VNB überweisen nur jene Gelder an den Bund, die sie im Rahmen des Inkassos tatsächlich eingenommen haben. Bevor es zu einem Zahlungsausfall kommt, soll gelten: Die VNB haben bereits heute etablierte Abläufe, wie sie mit drohenden Zahlungsausfällen bei Stromrechnungen umgehen. Da die vorliegende Steuer üblicherweise Bestandteil der Stromrechnung sein dürfte, kommen diese Abläufe vorliegend auch im Zusammenhang mit der Steuer zur Anwendung.

Kontrolle der Datenerfassung und -übermittlung

Ist eine Ladeeinrichtung vorschriftsgemäss aus-/nachgerüstet und registriert worden, kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Datenerfassung und -übermittlung korrekt funktionieren und folglich die Datenintegrität gewährleistet ist. Der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber muss aber dafür sorgen, dass bei einem fehlerhaften Betrieb (betreffend Messung/Erfassung der Energie sowie Übertragung der Daten an die Datenplattform) die Probleme behoben werden. Wird nichts unternommen, obwohl die Probleme bekannt sind, liegt eine Widerhandlung gegen das Gesetz vor.

Strafbar macht sich zudem insbesondere, wer sich durch eine Manipulation der Lade- und Messinfrastruktur einen Steuervorteil verschafft, das Mess- und Datenübermittlungssystem unterbricht oder die Messdaten nicht richtig übermittelt.

Wenn der Betreiber der Datenplattform Probleme bei der Datenübermittlung feststellt, soll er den zuständigen Ladeeinrichtungsbetreiber kontaktieren können, um die Verbindung wieder herzustellen. Gelingt dies nicht oder stellt er andere Probleme fest, soll er den Fall dem VNB melden können. Der VNB hat die Kompetenz, diese und weitere Fälle zu prüfen, bei denen für die Veranlagung der Steuer nicht vollständige oder möglicherweise falsche Daten vorliegen. Er muss die Möglichkeit haben, die Probleme zunächst mit dem zuständigen Ladeeinrichtungsbetreiber zu prüfen und, sofern keine Widerhandlung gegen das Gesetz vorliegt, direkt zu lösen. Der VNB soll auch die Kompetenz haben, die Mess- und Kommunikationseinrichtung der Ladeeinrichtung vor Ort zu überprüfen oder von einem Dritten überprüfen zu lassen (Elektroinstallateur). Vermutet der VNB eine Widerhandlung gegen das Gesetz, so hat er den Fall an die Bundesbehörde zu übergeben, damit diese den Fall verfolgen kann.

Audits bei den VNB durch die Bundesbehörde

Die Bundesbehörde kann in Bezug auf die korrekte Veranlagung der Steuer, das Inkasso und die Überweisung der Einnahmen an den Bund Audits bei den VNB durchführen. Hierfür braucht die Bundesbehörde die notwendige Kompetenz, welche im Gesetz festgehalten ist.

6.2.4.7 Geprüft, aber verworfen: Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen

Um Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen zu verhindern, wurde die Einführung eines Kontrollsystems geprüft. Ein solches Kontrollsystem könnte einerseits zur Aufdeckung von Verstössen und andererseits als präventive Massnahme zur Abschreckung von Missbrauch dienen und damit einen Beitrag zur Sicherung der Steuereinnahmen leisten. Effektive Kontrollen müssten nachweisen können, dass ein Fahrzeug unzulässig an einer nicht registrierten Ladeeinrichtung geladen wird. Dafür wären Kontrollen vor Ort, in Gebäuden und insbesondere in Garagen erforderlich.

Kontrollen könnten entweder nach dem Zufallsprinzip oder bei Verdacht, insbesondere basierend auf Risikoanalysen, durchgeführt werden. Zufallskontrollen dienen vor allem präventiven Zwecken und tragen zur Einhaltung der Vorschriften bei. Der Grossteil der Kontrollen sollte jedoch verdachtsbasiert erfolgen, um die verfügbaren Ressourcen effizient einzusetzen. Dies bedeutet, dass Kontrolleure in der Regel nicht alle Gebäude der Schweiz wahllos auf unzulässiges Laden von Fahrzeugen hin überprüfen

könnten, sondern gezielt an jenen Adressen tätig werden, bei denen aufgrund von Risikoanalysen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Verstösse besteht.

Um die Kontrollressourcen effektiv zu nutzen, sollte der Fokus auf Adressen gelegt werden, an denen zwar Elektrofahrzeuge registriert sind, die jedoch über keine registrierte Ladeeinrichtung verfügen. Damit ein solcher Fokus möglich wäre, müsste die zuständige Behörde Zugriff auf bestimmte Daten erhalten. Dazu zählen Informationen aus dem Informationssystem Verkehrszulassungen (IVZ), die Stammdaten aus der zentralen Datenplattform (um bestehende registrierte Ladeeinrichtungen zu identifizieren) sowie Daten aus dem Gebäude- und Wohnungsregister (GWR), um nach verschiedenen Gebäudetypen differenzieren zu können.

Trotz der potenziellen Vorteile wird auf die Einführung eines solchen Kontrollsystems verzichtet. Grund dafür ist, dass Verstösse nur dann festgestellt werden könnten, wenn das Laden an nicht registrierten Ladeeinrichtungen in flagranti nachgewiesen wird. Dies würde voraussetzen, dass Kontrolleure im gesamten Land unterwegs sein müssten, um vor Ort, beispielsweise in privaten Garagen, Kontrollen durchzuführen, um die notwendigen Nachweise zu erbringen. Ein derartiger Kontrollaufwand wäre organisatorisch schwer umzusetzen und würde voraussichtlich auf geringe gesellschaftliche Akzeptanz stossen. Zudem dürfte die Erfolgswahrscheinlichkeit für den Nachweis eines Verstosses gering sein, weil das Fahrzeug nur zeitweilig oder nachts geladen wird oder das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Kontrolle gerade unterwegs ist.

Exkurs: Warum Smart Grids nicht zur Erkennung unberechtigter Ladevorgänge geeignet sind

Smart Grids, also intelligente Stromnetze, könnten theoretisch Elektrofahrzeuge identifizieren, die an nicht registrierten Ladeeinrichtungen geladen werden. Dies würde jedoch voraussetzen, dass Smart Meter ihre Messdaten in Echtzeit an die VNB übermitteln. Nur so könnten Algorithmen charakteristische Einschaltmuster erkennen und Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen zuverlässig detektieren.

In der Praxis gibt es jedoch mehrere Hindernisse, die eine solche Erkennung erheblich erschweren:

- **Keine Echtzeitmesswerte verfügbar:** Die VNB haben sich technologisch darauf ausgerichtet, keine Echtzeitmesswerte zu erfassen und zu verarbeiten. Eine Umstellung auf Echtzeitmessungen würde hohe zusätzliche Kosten verursachen.
- **Regulatorische Einschränkungen:** Gemäss den Artikeln 8 und 8a der Stromversorgungsverordnung vom 14. März 2008⁸⁶ (StromVV) dürfen VNB ohne die ausdrückliche Zustimmung des Verbrauchers lediglich aggregierte 15-Minuten-Werte mit einer Verzögerung von 24 Stunden erfassen. Dies dient dem Datenschutz sowie der Wahrung der Privatsphäre und verhindert eine Echtzeit-Überwachung.
- **Fehlende Erkennungsgenauigkeit:** Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen lassen sich nur schwer von anderen grossen Stromverbrauchern wie Wärmepumpen oder Boilern unterscheiden. Dadurch ist fraglich, ob eine zuverlässige Identifikation überhaupt möglich wäre.
- **Rechtliche und vertrauensbezogene Risiken:** Fehler in den Erkennungsalgorithmen könnten zu falschen Sanktionen oder Bussgeldern führen. Dies könnte das Vertrauen der Verbraucher in die VNB und die eidgenössischen Behörden beeinträchtigen.

Aufgrund dieser technologischen, regulatorischen und praktischen Einschränkungen sind Smart Grids nicht geeignet, um unberechtigtes Laden an nicht registrierten Ladeeinrichtungen sicher zu erkennen.

⁸⁶ SR 734.71

6.2.5 Erhebung der pauschalen Steuer

Erhebung pauschale Steuer für Motorräder sowie Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge

Wie in Ziffer 6.1.3.3 erläutert, wird auf Motorräder sowie Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge eine pauschale Steuer, d.h. eine Jahrespauschale differenziert nach Gewichtsklasse, erhoben. Die Erhebung ist identisch mit der Variante «Fahrleistung» für die Abgabekategorie «Motorräder» (s. Ziff. 2.1.6.6). Die Erhebung der pauschalen Steuer erfolgt durch die kantonalen Strassenverkehrsämter.

Erhebung pauschale Steuer für Motorfahräder

Wie in Ziffer 6.1.3.3 ebenfalls erläutert, wird auf Motorfahräder mit einem Strassenkontrollschild eine pauschale Steuer, d.h. eine Jahrespauschale, erhoben. Die Erhebung ist identisch mit der Variante «Fahrleistung» (s. Ziff. 2.1.6.7). Die Motorfahräder verfügen zwar über ein Kontrollschild, sie gelten jedoch erst als amtlich zugelassen, wenn sie neben dem Kontrollschild und dem Fahrzeugausweis über eine gültige Jahresvignette mit dem Nachweis einer Haftpflichtversicherung verfügen. Die Erhebung der pauschalen Steuer bei den Motorfahrädern erfolgt durch die kantonalen Stellen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Jahresvignette bzw. der jährlichen Kontrollmarke.

Erhebung der pauschalen Steuern während der Übergangslösung

Während einer Übergangsphase (2030–2034) ist vorgesehen, auf Personenwagen, Kleinbusse, Lieferwagen und leichten Motorwagen eine pauschale Steuer zu erheben (s. Ziff. 6.1.3.4). Die Erhebung der pauschalen Steuer erfolgt durch die kantonalen Strassenverkehrsämtern, wie dies in der Variante «Fahrleistung» unter Ziffer 2.1.6.6 für die Abgabekategorie der Motorräder beschrieben ist.

6.3 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Die Variante «Ladestrom» unterscheidet sich betreffend die Abstimmung von Aufgaben und Finanzen nicht von der Variante «Fahrleistung», weshalb hier integral auf die Ziffer 2.3 verwiesen werden kann.

6.4 Umsetzungsfragen

Steuer auf dem Ladestrom (ab 2035)

Die Erhebung der Steuer erfolgt über technische Installationen bei den Ladeeinrichtungen (zertifizierte Zähler und Kommunikationsschnittstellen) und über eine Datenplattform als Schnittstelle für den Datenaustausch zwischen den Ladeeinrichtungen und den VNB. Die Ladeeinrichtungen und die verschiedenen Ladesituationen sind sehr heterogen und unterliegen auch technischen Innovationen. Insbesondere die technischen, organisatorischen und administrativen Vorgaben für die Steuererhebung sollen stufengerecht erfolgen, so dass einerseits die Heterogenität der Ladelandschaft und andererseits die technische Entwicklung jeweils adäquat und zeitnah berücksichtigt werden können. Deshalb ist vorgesehen, insbesondere die technischen, organisatorischen und administrativen Vorgaben auf Verordnungsstufe zu präzisieren und in Richtlinien des Bundes und der Stromwirtschaft im Detail zu definieren. Dieses Vorgehen entspricht der geltenden Praxis im Energie- und Stromrecht.

Für die eigentliche Erhebung der Steuer bei den Ladeeinrichtungsbetreibern sind die VNB vorgesehen. Diese erheben bei den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern bereits das Entgelt für die Netznutzung und die Stromlieferung, Abgaben an Kantone und Gemeinden sowie den Netzzuschlag gemäss den Vorgaben des Energiegesetzes vom 30. September 2016⁸⁷ (EnG). Die Erhebung kann somit grundsätzlich an bereits bestehende Strukturen, Prozesse und Kundenbeziehungen anknüpfen. Die separate Erhebung der Ladestromsteuer ist jedoch für die VNB neu und bedingt deshalb neu einzurichtende Datenflüsse. Die VNB werden für den Erhebungsaufwand aus den Einnahmen der Steuer entschädigt.

Die grosse Anzahl der zu erwartenden steuerpflichtigen Ladeeinrichtungen (und die notwendige technische Nachrüstung der Ladeeinrichtungen) und die Anbindung/Registrierung der Ladeeinrichtungen so-

⁸⁷ SR 730.0

wie die Definition und Implementierung der erforderlichen Datenflüsse bedingen jedoch eine entsprechend lange Vorlaufzeit, so dass die Ladestromsteuer voraussichtlich erst ab 2035 erhoben werden kann.

Abbildung 37: Umsetzungsplan



Pauschale Steuer: Übergangslösung (2030–2034) und dauerhafte Lösung für «Kleinfahrzeuge»

Ab Inkrafttreten des Gesetzes bis zum Zeitpunkt, ab dem die Ladestromsteuer wie vorstehend beschrieben erhoben werden kann, soll im Sinne einer Übergangslösung für alle Fahrzeuge eine pauschale Steuer erhoben werden (mit Ausnahme der schweren Nutzfahrzeuge sowie Fahrzeugen des Non-Road-Bereichs). Für einzelne Fahrzeugarten ist die pauschale Steuer als dauerhafte Lösung vorgesehen.

Die effektive Erhebung der pauschalen Steuer soll über die kantonalen Strassenverkehrsämter erfolgen. Diese verfügen bereits über etablierte Strukturen und Prozesse zur Erhebung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern, die sich nicht wesentlich von der pauschalen Steuer unterscheiden. Für die Erhebung der pauschalen Steuer sind keine zusätzlichen Daten notwendig, vielmehr kann auf die Daten des IVZ zurückgegriffen werden. Die kantonalen Strassenverkehrsämter erheben zudem bereits die pauschale Schwerverkehrsabgabe für den Bund. Die notwendige Vorbereitungszeit dürfte entsprechend eher kurz ausfallen (ca. 1–1,5 Jahre), so dass ab ca. Mitte 2028 mit den Vorbereitungen begonnen werden kann.

Regelung der administrativen Abwicklung durch den Bundesrat

Auf Verordnungsstufe sind insbesondere Bestimmungen für die administrative Abwicklung der Steuererhebung näher zu präzisieren. Dazu gehören bspw. die konkrete Steuerperiode, der Zeitpunkt der Entrichtung der Steuer, Zahlungsfristen und Zahlungsweisen, Kantonszuständigkeit der Erhebung gemäss Immatrikulationskanton des Fahrzeugs sowie Umgang bei Standortverlegung des Fahrzeugs, Entrichtung der Steuer bei verschiedenen Typen von Kontrollschildern, Rückerstattung der Steuer bei Ausserverkehrssetzung.

7 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Variante «Ladestrom»

7.1 Bundesverfassung

Allgemeines

Mit der Vorlage zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde im Artikel 131 unter Absatz 2 Buchstabe b BV die Kompetenz für den Bund verankert, eine Abgabe für Motorfahrzeuge zu erheben, wenn diese andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV verwenden. Nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe d BV wird der Reinertrag dieser Abgabe dem NAF zugewiesen. Damit der Reinertrag der Steuer auf dem Ladestrom analog zu den Mineralölsteuern verwendet werden kann, müssen die Artikel 86 (Abs. 2 Bst. d, e und e^{bis} sowie Abs.

2^{bis} und Abs. 4 Bst. a und b) und 131 (Abs. 1 und 2 Bst. b) sowie 196 (Ziff. 3 Abs. 2 und 2^{bis}) punktuell angepasst werden.

Die Mineralölsteuern auf Treibstoffen setzen sich zusammen aus der Verbrauchssteuer («Grundsteuer») und dem Zuschlag auf der Verbrauchssteuer. Der Reinertrag der Grundsteuer wird zur Hälfte für die SFSV und in der Regel zu 10 Prozent für den NAF verwendet; der Rest fliesst in den allgemeinen Bundeshaushalt. Der Reinertrag des Zuschlags wird vollständig dem NAF zugewiesen. Diese (historisch entstandene) Zweiteilung in Grundsteuer und Zuschlag soll bei der neuen Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge nicht mehr weitergeführt werden, weil sie vielfach als kompliziert und schwer verständlich angesehen wird. Stattdessen soll die Verteilung des Reinertrags aus der Steuer anhand von Prozentsätzen erfolgen, wobei die Anteile so festzulegen sind, dass sie der geltenden Verteilung der Mineralölsteuer (Grundsteuer und Zuschlag) entsprechen

Zusätzlich und unabhängig zur Steuer auf Ladestrom soll Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b zur Verwendung der Reinerträge aus der Automobilsteuer angepasst werden. Diese Anpassung erfolgt im Rahmen der Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts, welche die erwarteten hohen strukturellen Defizite reduzieren sollen.

Artikel 86

Absatz 2

Buchstabe b

Mit Inkrafttreten des NAF im Jahr 2018 wurde der Reinertrag der besonderen Verbrauchsteuer auf Automobilen (Art. 131 Abs. 1 Bst. d BV; «Automobilsteuer») gemäss Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b vollständig zu Gunsten des NAF zweckgebunden. Vor 2018 floss der Reinertrag aus der Automobilsteuer gänzlich in den allgemeinen Bundeshaushalt. Die neue Regelung hält fest, dass mindestens 50 Prozent des Reinertrags für den NAF verwendet werden. Sie ermöglicht, dass bei Bedarf ein Teil der Automobilsteuer für den allgemeinen Bundeshaushalt verwendet werden kann, beispielsweise wenn es darum geht, die Vorgaben der Schuldenbremse einzuhalten.

Buchstabe d

Mit der geltenden Formulierung würde der Reinertrag aus der Abgabe für Motorfahrzeuge, die andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV verwenden, vollumfänglich in den NAF eingelegt. Damit künftig ein Anteil des Reinertrags der neuen Steuer der SFSV zugewiesen werden kann und auch dem allgemeinen Bundeshaushalt ein Anteil aus dem Reinertrag zukommt, wird die geltende Bestimmung angepasst. Die Anpassung erfolgt dermassen, dass die Mittel im gleichen Verhältnis in die jeweiligen Finanzierungsgefässe fliessen wie bisher bei den Mineralölsteuern.

Deshalb muss der dem NAF zugewiesene Anteil des Reinertrags der neuen Steuer mindestens 40 Prozent betragen. Dieser Anteil entspricht dem Mineralölsteuerzuschlag, der vollständig dem NAF zukommt. Da von der Grundsteuer der Mineralölsteuer «in der Regel» zusätzlich 10 Prozent ebenfalls in den NAF fliessen, ist auch dies angemessen zu berücksichtigen. Dies erfolgt, indem für die neue Steuer eine Bandbreite für den NAF-Anteil festgelegt wird. Damit diese Bandbreite der Regelung bei der Mineralölsteuer entspricht, darf sie bis maximal 46 Prozent reichen.

Die Bandbreite von 40 bis 46 Prozent schafft somit einen Spielraum von 6 Prozentpunkten. Dieser entspricht dem heutigen Entscheidungsspielraum des Parlaments, welches über 10% der Grundsteuer flexibel bestimmen kann – sei es zugunsten des NAF oder des allgemeinen Bundeshaushalts. Die Obergrenze von 46 Prozent umfasst dabei den Anteil des Zuschlags zuzüglich 10 Prozent der bisherigen Grundsteuer am Gesamtaufkommen. Die hier bei der Steuer aufgeführten Anteile weichen von den Anteilen bei der Abgabe ab, da bei der Steuer auf dem Ladestrom kein Mehrwertsteueräquivalent hinzugechnet wird (s. Ziff. 8.1.3).

Mit dieser Regelung ist gewährleistet, dass die neue Steuer hinsichtlich der Mittelverteilung dieselbe Flexibilität bietet wie das bestehende System bei den Mineralölsteuern. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass alle Gefässe anteilmässig in gleichem Umfang von der neuen Steuer profitieren wie von den Mineralölsteuern.

Buchstabe e

Hier handelt es sich um eine gesetzestechnische Anpassung ohne materielle Auswirkungen. Zur besseren Lesbarkeit wird die heute umständliche Formulierung aufgeteilt in die Ziffern 1 und 2. Zusätzlich

wird der letzte Teil der geltenden Bestimmung (...höchstens aber 310 Millionen Franken ...) in den neuen Absatz 2^{bis} ausgegliedert, da dieser auch auf einen Teil der neuen Steuer Anwendung findet.

Buchstabe e^{bis}

Mit dem neuen Buchstaben e^{bis} wird sichergestellt, dass auch von der neuen Steuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f ein zusätzlicher Anteil des Reinertrags dem Fonds zugewiesen wird, wie dies bei der Mineralölsteuer der Fall ist. Um eine Gleichwertigkeit mit dem bisherigen System herzustellen – namentlich mit Buchstabe e, der die Zuweisung aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffe (ausgenommen Flugtreibstoffe) regelt – wurde der Anteil auf 6 Prozent des Reinertrags festgelegt. Die Buchstaben e und e^{bis} stehen in Verbindung mit den Übergangsbestimmungen in Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 und 2^{bis}. Diese Übergangsbestimmungen sind auf die Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) zurückzuführen und wurden anschliessend mit der Einführung des NAF angepasst. Demnach wird nach geltender Bundesverfassung ein Teil der für die SFSV zweckgebundene Mineralölsteuer (die Hälfte der Grundsteuer) für die Verzinsung und Rückzahlung der Bevorschussung des BIF verwendet.

Mit Buchstabe e^{bis} wird spiegelbildlich die Regelung von Buchstabe e auf die neue Steuer übertagen. Die Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass bei der neuen Steuer auf eine Aufteilung in Grundsteuer und Zuschlag verzichtet wird. Durch die Festlegung eines fixen Prozentsatzes wird eine gleichwertige, aber einfachere Lösung geschaffen, um die Mittelbindung an den Fonds auch im neuen Steuer sicherzustellen.

Die Wahl des Satzes von 6 Prozent beruht auf einer rechnerischen Entsprechung zum bisherigen Mechanismus in Buchstabe e, wonach dem Fonds je 9 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags sowie der Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer (Grundsteuer) zugewiesen werden.

In der Summe ergibt sich daraus ein Mittelzufluss in der Grössenordnung von rund 6 Prozent des Reinertrags aus der gesamten Mineralölsteuer. Damit wird die Gleichwertigkeit zum bisherigen System sichergestellt.

Absatz 2^{bis}

Mit Absatz 2^{bis} wird festgehalten, dass die Summe der dem Fonds zugewiesenen Mittel gemäss Absatz 2 Buchstaben e und e^{bis} weiterhin auf maximal 310 Millionen Franken pro Jahr begrenzt ist. Diese Obergrenze besteht bereits im geltenden Recht und wird im Gesetz indexiert. Aufgrund der Einführung von Buchstabe e^{bis} ist es notwendig, die bestehende Begrenzung neu und explizit in einem eigenen Absatz festzuhalten, um auch diesen neuen Mittelzufluss in die Berechnung einzubeziehen.

Absatz 4

Die heutige Bestimmung wird dahingehend ergänzt, dass der SFSV analog zur Mineralölsteuer auch ein Teil des Reinertrags der neuen Steuer (30 Prozent) zugewiesen wird. Der besseren Lesbarkeit halber wird die Bestimmung neu aufgeteilt in die Buchstaben a und b. Die hier bei der Steuer aufgeführten Anteil von 30 Prozent weicht vom Anteil bei der Abgabe ab, da bei der Steuer auf dem Ladestrom kein Mehrwertsteueräquivalent hinzugerechnet wird (s. Ziff. 8.1.3).

Artikel 131

Absatz 1 Buchstabe f (neu)

Absatz 1 von Artikel 131 listet die besonderen Verbrauchssteuern auf, die der Bund erheben darf. Neu hinzu kommt die Verbrauchssteuer auf Antriebsmittel von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e angetrieben werden. Dafür wird die Bestimmung mit einem neuen Buchstaben f ergänzt.

Absatz 2

Heute ist in Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b geregelt, dass der Bund eine Abgabe auf Motorfahrzeuge erheben kann, wenn diese andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Absatz 1 Buchstabe e verwenden. Diese Bestimmung wird hinfällig, da dies künftig im neuen Buchstaben f unter dem Absatz 1 geregelt wird. Der heutige Buchstabe b ist daher zu streichen und der Absatz 2 in der Folge angelehnt an die Fassung zu formulieren, wie sie vor dem 1. Januar 2018 in der Bundesverfassung verankert war. Einzige Abweichung zur alten Formulierung ist die Präzision, dass der Bund gestützt auf diese Bestimmung keinen Zuschlag auf Flugtreibstoffe erheben kann.

Artikel 196

Ziffer 3

Absatz 2 und 2^{bis}

Die beiden geltenden Bestimmungen werden jeweils mit dem Verweis auf den Buchstaben e^{bis} ergänzt (... Buchstabe e und e^{bis} ... statt dem Fonds bei Abs. 2 und ... Buchstabe e und e^{bis} in Abs. 2^{bis}), Auch hier geht es darum, dass die geltende Bestimmung zur Mineralölsteuer auch auf die neue Steuer angewendet wird (s. dazu auch die obigen Erläuterungen zum neuen Absatz e^{bis}).

7.2 Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

1. Abschnitt: allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 *Gegenstand*

Gegenstand des EFzStG ist die Steuer auf dem Strom, der einer Ladeeinrichtung zum Aufladen eines im Strassenverkehr immatrikulierten Elektrofahrzeuges zugeführt wird und die der Bund gestützt auf Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe f BV erheben kann.

Artikel 2 *Begriffe*

Im Artikel 2 werden die wichtigsten, in diesem Gesetz verwendeten Begriffe definiert.

Buchstabe a: Als Elektrofahrzeuge im Sinne des Gesetzes gelten einerseits batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) und andererseits Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV, siehe Buchstabe b). Diese Fahrzeuge werden gelegentlich auch als «Stecker-Elektrofahrzeuge» bezeichnet. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge, die über einen Ladeanschluss verfügen und bei denen von einer externen Quelle der Strom zugeführt wird, welcher in einer Fahrzeugbatterie gespeichert wird. BEV werden ausschliesslich durch einen Elektromotor angetrieben und benötigen im Gegensatz zu konventionellen Fahrzeugen kein Getriebe mehr. Die Energie wird aus der Batterie im Fahrzeug bezogen. Die Batterie wird über eine Ladeeinrichtung, welcher der Strom aus dem Verteilnetz oder über eigene Produktions- und Speicheranlagen (insb. Eigenverbrauch bzw. Zusammenschlüsse zum Eigenverbrauch, Arealnetze) zugeführt wird, aufgeladen. Ein Teil der Energie kann beim Bremsen zurückgewonnen und in die Batterie gespeist werden (Rekuperation). Nicht zu den Elektrofahrzeugen gehören sogenannte «Mildhybrid-Fahrzeuge» (HEV) bzw. «Vollhybrid-Fahrzeuge», die über keinen Ladeanschluss verfügen und deren Batterie deshalb nicht von einer externen Stromquelle geladen wird. Bei diesen Fahrzeugen fallen die Mineralölsteuern an.

Buchstabe b: PHEV sind eine Teilmenge der Elektrofahrzeuge. Sie sind sowohl mit einem Verbrennungsmotor als auch mit einem Elektromotor, der von einer Batterie angetrieben wird, ausgestattet. Die Batterie wird hier ebenfalls wie bei den BEV, von einer externen Stromquelle gespeist. Ebenfalls zu den Elektrofahrzeugen gehören sogenannte «Range-Extender-Fahrzeuge» (Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung). Dies sind grundsätzlich Elektrofahrzeuge, die zusätzlich über einen Verbrennungsmotor verfügen, der mit Benzin einen Generator antreibt, der Strom produziert und damit die Batterie auflädt. «Mildhybrid-Fahrzeuge» (HEV) bzw. «Vollhybrid-Fahrzeuge», die über keinen Ladeanschluss verfügen und deren Batterie deshalb nicht von einer externen Stromquelle geladen wird gehören auch nicht zu den Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen.

Buchstabe c: Als Ladestrom gilt die elektrische Energie, die an die Ladeeinrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen zugeführt wird.

Buchstabe d: Als Ladeeinrichtung gelten alle stationären Installationen und mobilen Geräte, die zum Aufladen von der Ladestromsteuer unterliegenden Elektrofahrzeugen bestimmt oder geeignet sind. Dazu gehören einzelne Ladestationen mit einem einzigen oder mehreren Ladepunkten sowie Ladeanlagen mit mehreren Ladestationen. Zu den mobilen Geräten gehören Ladekabel wie «Juice Booster» oder andere Plug & Play-Ladelösungen sowie Notladekabel, die sich durch flexible bzw. einfach austauschbare netzseitige Anschlüsse auszeichnen.

Buchstabe e: Der Begriff der Steuer umfasst sowohl die Ladestromsteuer als auch die pauschale Steuer.

Buchstabe f: Die Ladestromsteuer ist die Steuer, die beim Laden eines Elektrofahrzeugs an einer Ladeeinrichtung anfällt. Sie ist abzugrenzen von der pauschalen Steuer.

Buchstabe g: Die Definition basiert auf derjenigen des Verteilnetzes in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i StromVG.

Buchstabe h: Als Fahrzeughalterin oder Fahrzeughalter gilt diejenige natürliche oder juristische Person, die im Fahrzeugausweis als Halterin oder Halter eines in der Schweiz immatrikulierten Elektrofahrzeugs eingetragen ist.

Artikel 3 Zuständige Behörde

Absatz 1

Der Vollzug bzw. die Erhebung einer Steuer auf Ladestrom stellt eine neue Aufgabe dar, die zurzeit noch keinem bestehenden Bundesamt (BXXX) zugeordnet ist. Die Schaffung eines eigenen bzw. neuen Bundesamts ist nicht notwendig. Die Aufgabe bzw. Zuständigkeit wird im Hinblick auf die Botschaft einer bestehenden Organisationseinheit der Bundesverwaltung zugeordnet werden.

Absatz 2

Die Ladeinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen kann je nach Situation unterschiedlich ausfallen, dies gilt sowohl in technischer als auch in organisatorischer Hinsicht. Auch ist die Entwicklung der Ladeinfrastruktur noch im Aufbau und noch nicht abgeschlossen. An der Erhebung der Ladestromsteuer werden zudem über 600 Verteilnetzbetreiber beteiligt sein. Damit die eigentliche technische Erhebung der Steuer (Messung der besteuerten Energiemenge) nach einheitlichen Grundsätzen und auch die Abwicklung der Steuererhebung durch die verschiedenen Erhebungsstellen nach einheitlichen Prinzipien erfolgt, sind Vorgaben notwendig. Da es sich dabei insbesondere um technische und organisatorisch/administrative Vorgaben handelt, erhält das BXXX die Kompetenz, diese Vorgaben selber zu erlassen.

Absatz 3

Das noch zu definierende BXXX übt die Aufsicht über die Verteilnetzbetreiber und die anderen Erhebungsstellen aus, indem sie bei diesen beispielsweise Audits in Bezug auf die korrekte Veranlagung der Steuer, das Inkasso und die Überweisung der Einnahmen an den Bund durchführen kann.

Absatz 4

Für die Erfüllung seiner Aufgaben ist es notwendig, dass dem BXXX die erforderlichen Datengrundlagen zur Verfügung stehen. Neben der notwendigen Einsichtnahme in Mess- und Stammdaten ist es insbesondere im Bereich der Strafverfolgung unerlässlich, dass das BXXX auch Personendaten, inkl. besonders schützenswerte Personendaten sowie Daten von juristischen Personen bearbeiten kann. Gemäss Artikel 5 Buchstabe c Ziffer 5 DSG gelten Daten über verwaltungs- und strafrechtliche Verfolgungen oder Sanktionen als besonders schützenswert. Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten durch Bundesorgane bedarf gemäss Artikel 34 Absatz 2 Buchstabe a DSG einer Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinne. Diese Grundlage wird vorliegend geschaffen. Die Einzelheiten im Zusammenhang mit der Datenbearbeitung nach diesem Gesetz wird der Bundesrat im Rahmen seiner Vollzugskompetenz auf Verordnungsstufe regeln. In Bezug auf die Bearbeitung von Personendaten zur Verfolgung von Widerhandlungen gegen das vorliegende Gesetz kommen zudem die Artikel des dritten Abschnittes des VStrR zum Schutz von Personendaten zur Anwendung.

Absatz 5

Absatz 5 regelt die Vollzugsentschädigung des BXXX. Gemäss Praxis bei anderen Steuern und Abgaben wird der Aufwand über die Einnahmen aus der Steuer beglichen. Analog zu anderen Abgabeerlassen soll die Höhe der Vollzugsentschädigung vom Bundesrat festgelegt werden.

2. Abschnitt: Steuerpflicht

Artikel 4 Steuerobjekt

Besteuert wird grundsätzlich die Energiemenge gemessen in Kilowattstunden, die an Ladeeinrichtungen auf dem Staatsgebiet der Schweiz abgegeben wird. Die Steuerpflicht gilt unabhängig davon, ob das ladende Fahrzeug im In- oder Ausland für den Strassenverkehr immatrikuliert ist.

Artikel 5 Pauschale Steuer

Absatz 1

Im Vergleich zu anderen Fahrzeugarten wie Personen- oder Lieferwagen benötigen die hier genannten Fahrzeuge im Jahresdurchschnitt deutlich weniger Energie. Sie werden deshalb häufig im Mode 1 und Mode 2 geladen, das heisst über eine gewöhnliche Haushaltssteckdose ohne spezielle Ladeeinrichtungen wie Wallboxen. Für diese Fahrzeugarten ist das Laden an speziellen Wallboxen und öffentlichen Ladesäulen mit Wechselstrom (Mode 3) oder Schnellladen mit Gleichstrom (DC) an speziellen Schnellladestationen (Mode 4), oft technisch gar nicht möglich. Eine Erfassung der Energiemenge für das Laden dieser Fahrzeuge mit einem zertifizierten Zähler wäre daher mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden. Aus diesem Grund sollen die folgenden Fahrzeugarten pauschal besteuert werden:

- Motorräder gemäss Artikel 14 VTS
- Leicht-, Klein-, und dreirädrige Motorfahrzeuge gemäss Artikel 15 VTS
- Motorfahrräder gemäss Artikel 18 VTS (nur Motorfahrräder mit einem Kontrollschild)

Absatz 2

Die pauschale Steuer ist jeweils für ein Jahr zu entrichten.

Absatz 3

Für Fahrzeuge, die der pauschalen Steuer unterliegen, beginnt die Steuerpflicht am Tag der Immatikulation des Fahrzeugs. Immatikulierte ist ein Fahrzeug, wenn es über einen gültigen Fahrzeugausweis und ein Kontrollschild verfügt. Die Steuerpflicht endet mit dem Tag, an dem die Immatikulation aufgehoben wird. Dies ist grundsätzlich mit der Rückgabe des Kontrollschildes an das, oder mit der Annullierung des Fahrzeugausweises durch das zuständige Strassenverkehrsamt der Fall. Massgebend ist der Zeitpunkt, in welchem das Strassenverkehrsamt die Ausserverkehrsetzung des Fahrzeuges im IVZ erfasst. Steuerpflichtige Motorfahrräder gelten als immatrikuliert, wenn sie über einen Fahrzeugausweis und ein Kontrollschild mit einer gültigen Jahresvignette zum Nachweis, dass das Motorfahrrad haftpflichtversichert ist, verfügen.

Artikel 6 Steuerpflichtige Personen

Absatz 1

Buchstabe a: Anders als bei anderen Verbrauchssteuern (wie beispielweise der Mineralölsteuer) wird die Ladestromsteuer nicht beim Hersteller oder Importeur, sondern bei den Betreibern der Ladeeinrichtung erhoben, über deren Installationen der Ladestrom an die Elektrofahrzeuge abgegeben wird. Der Betreiber einer Ladeeinrichtung kann je nach Ladekontext die Eigentümerin oder der Eigentümer der Ladeeinrichtung oder auch ein Dritter sein. Bei einer Ladeeinrichtung in einem Einfamilienhaus (bspw. einer Wallbox) dürfte in der Regel der Hauseigentümer zugleich der Eigentümer und Betreiber der Ladeeinrichtung sein. Bei einem Mehrparteienhaus können verschiedene Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse bezüglich der Ladeeinrichtung bestehen. Häufig überträgt die Hausverwaltung bzw. -eigentümerschaft verschiedene Aufgaben an einen kommerziellen Ladestationsbetreiber. In diesem Fall handelt es sich um einen «operativen» Ladestationsbetreiber, der nicht zwingend mit dem steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber gemäss Absatz 2 identisch ist. Die steuerrechtlichen Betreiber der Ladeeinrichtung können die Steuer den Halterinnen und Haltern der Elektrofahrzeuge, die dort geladen werden, weiterbelasten. Die Ladeeinrichtung kann in der Regel einer Verbrauchsstätte gemäss StromVV (Art. 11 Abs. 1) zugeordnet werden und damit einer örtlichen und wirtschaftlichen Einheit.

Buchstabe b: Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen sind ausnahmsweise dann steuerpflichtig, wenn das entsprechende Fahrzeug der pauschalen Steuer unterliegt.

Absatz 2

Hier wird definiert, wer für die Zwecke dieses Gesetzes als steuerrechtlicher Betreiber der Ladeeinrichtung gilt und somit die Steuer zu entrichten hat (Steuersubjekt). Dabei kann dieser steuerrechtliche Betreiber mit dem operativen Betreiber identisch sein, was aber nicht zwingend der Fall sein muss.

Buchstabe a: Auch gemäss dem Handbuch Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität (HBLE-CH 2022, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen, VSE) gelten in der Regel die Rechnungsempfänger der Stromrechnung als Betreiber der Ladeeinrichtung. Der Eigentümer einer Ladeeinrichtung und der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber – also der Rechnungsempfänger für das Netznutzungsentgelt – müssen nicht zwangsläufig identisch sein.

Buchstabe b: Da der Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV) nach Artikel 17 EnG wie eine einzige Endverbraucherin oder ein einziger Endverbraucher behandelt wird, gilt als Betreiber der Ladeeinrichtung der ZEV.

Buchstabe c: Bei sogenannten Arealnetzen sind zahlreiche Endverbraucherinnen und Endverbraucher über das Arealnetz indirekt am Verteilnetz angeschlossen. Soweit die Verhältnisse innerhalb des Arealnetzes dem Verteilnetzbetreiber nicht bekannt sind, gilt der Arealnetzbetreiber als Betreiber der im Arealnetz angeschlossenen Ladeeinrichtung.

Buchstabe d: Eine mobile Ladeeinrichtung kann an verschiedenen Orten eingesetzt werden und somit Ladestrom von unterschiedlichen Verteilnetzbetreibern beziehen. Zur Vereinfachung der Erhebung und zur Reduktion der technischen Anforderungen soll bei mobilen Ladeeinrichtungen der Eigentümer als steuerrechtlicher Betreiber gelten und somit steuerpflichtig sein. Mobile Ladeeinrichtungen müssen bei jenem Verteilnetzbetreiber angemeldet werden, in dessen Verteilnetz die Eigentümerin oder der Eigentümer den Wohnsitz hat. Die Eigentümerin oder der Eigentümer entrichtet die Verbrauchsteuer auf den ganzen über die mobile Ladeeinrichtung erfassten Ladestrom, unabhängig, an welchem Ort die mobile Ladeeinrichtung angeschlossen wurde. Die Abrechnung erfolgt somit einzig über den Verteilnetzbetreiber, bei dem die Ladeeinrichtung angemeldet wurde.

Absatz 3

Auch im Arealnetz können die angeschlossenen Endverbraucherinnen und Endverbraucher von ihrem Netzzugang einzeln Gebrauch machen. In diesem Fall sowie auch in anderen Fallkonstellationen, die sich in der Praxis ergeben können, kann die Lösung nach Absatz 2 nicht sachgerecht sein, weshalb das BXXX die Möglichkeit haben soll, für Einzelfälle eine sachgerechte Lösung festzulegen.

Artikel 7 Steuernachfolge

Die Steuernachfolge ist analog dem MinöStG geregelt (Art. 10). Unter Steuernachfolge ist der Eintritt eines Rechtsnachfolgers in sämtliche Pflichten und Rechte (z.B. Einsicht in die Steuerakten, Einsprache- und Beschwerderechte) einer steuerpflichtigen Person zu verstehen. Die Pflichten umfassen sowohl die Bezahlung der geschuldeten Steuern als auch andere sich aus dem Gesetz ergebende Auflagen. Die Steuernachfolgerin oder der Steuernachfolger kann aber auch alle Rechte wahrnehmen, die der ursprünglichen steuerpflichtigen Person zugestanden hätten. Die Steuernachfolge treten die in Absatz 2 genannten Personen an.

3. Abschnitt: Steuertarife

Artikel 8 Tarife

Absatz 1

Der berechnete, durchschnittlich zu den Mineralölsteuern äquivalente Tarif für die Ladestromsteuer, beträgt insgesamt 22,8 Rappen pro Kilowattstunde.

Absatz 2

Die Höhe der pauschalen Steuer für die Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1 ist im Anhang 2 definiert. Für Motorräder sowie Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge ist die Steuer abhängig vom Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Je höher das Fahrzeuggesamtgewicht, desto höher fällt die pauschale Steuer aus. Damit soll annähernd die Wirkungsweise der Mineralölsteuern bei den mit Benzin und Diesel angetriebenen Fahrzeugen nachgebildet und eine zu den Mineralölsteuern möglichst äquivalente Steuer erhoben werden. Für Motorfahräder (bspw. schnelle E-Bikes) kommt nur ein Pauschalbetrag zur Anwendung, weil bei diesen Fahrzeugen kein grosser Gewichtsunterschied zwischen den jeweiligen Modellen besteht, der eine Differenzierung rechtfertigen würde.

Artikel 9 Veranlagung nach Ermessen

Diese Bestimmung ist als Rückfallebene vorgesehen, bspw. wenn wegen technischen Störungen bei der Erfassung und Übermittlung der Messdaten über den Ladestrom keine oder unvollständige Angaben vorliegen, um die Ladestromsteuer zu berechnen.

Artikel 10 Teuerungsausgleich

Die Regelung zum Teuerungsausgleich im EFzStG knüpft an jene im MinöStG an. Mit der NAF-Vorlage hat das Parlament unter anderem eine Änderung des MinöStG beschlossen und dabei dem Bundesrat mit dem neu eingefügten Artikel 12f MinöStG die Kompetenz eingeräumt, unter bestimmten Voraussetzungen die Mineralölsteuer (Grundsteuer und Zuschlag) der Teuerung anzupassen. Das Inkrafttreten dieser Bestimmung wurde an Bedingungen geknüpft, die heute noch nicht erfüllt sind.

Damit die Halterinnen und Halter von mit Benzin und Dieselöl angetriebenen Fahrzeugen und die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen gleichbehandelt werden, soll mit dem vorliegenden Artikel 10 ebenfalls die Möglichkeit geschaffen werden, die Abgabe der Teuerung anzupassen. Die Formulierung der Bestimmung entspricht derjenigen von Artikel 12f MinöStG. Das Referenzjahr (Ausgangszeitpunkt zur erstmaligen Teuerungsberechnung) wurde nicht im MinöStG verankert, sondern in den Erläuterungen zum Artikel zum Teuerungsausgleich in der NAF-Botschaft beschrieben. Als massgebendes Referenzjahr wurde das Jahr bestimmt, in welchem der Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF in Kraft tritt. Dies war im Jahr 2018 der Fall, so dass für die vorliegende Teuerungsregelung ebenfalls auf das Jahr 2018 als Referenzjahr abgestellt wird. Damit kann sichergestellt werden, dass bei einer allfälligen Erhöhung der Mineralölsteuertarife infolge der Teuerung die Tarife auf der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen im selben Verhältnis angehoben werden können. Damit kann die Äquivalenz zwischen der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und den Mineralölsteuern bei einer Teuerungsanpassung sichergestellt werden.

Die Teuerungsbestimmung im MinöStG (Art. 12f) kann erst in Kraft treten, wenn der Mineralölsteuerzuschlag nach der bereits durch die Bundesversammlung beschlossenen Erhöhung des Zuschlags um 4 Rappen ein weiteres (d.h. ein zweites Mal) durch die Bundesversammlung erhöht und in Kraft gesetzt wird. Diese Erhöhung ist gleichzeitig die letzte Anpassung im Sinne von Artikel 12f Buchstabe a MinöStG. Ab diesem Zeitpunkt (d.h. dem Inkrafttreten von Art. 12f) kann der Bundesrat die seit dem Referenzjahr (d.h. 2018) aufgelaufene Teuerung ausgleichen, sofern der Baupreisindex für den Tiefbau in dieser Zeit um mindestens 3 Prozent gestiegen und der Bedarf ausgewiesen ist.

Für die vorliegende Teuerungsbestimmung ist kein separates Inkrafttreten vorgesehen. In der Folge tritt sie gleichzeitig mit dem EFzStG in Kraft. Damit der Bundesrat die Teuerung erstmalig ausgleichen kann, braucht es jedoch nach dem Inkrafttreten des EFzStG eine erste Erhöhung der Steuertarife durch die Bundesversammlung und diese Erhöhung muss auch in Kraft gesetzt werden. Demnach wäre zur Initialisierung der Teuerungsregelung die «letzte Anpassung» im Sinne des Wortlauts von Artikel 10 Buchstabe a EFzStG die erste Anpassung der Steuertarife durch die Bundesversammlung. Idealerweise erfolgt dies in Koordination mit der zweiten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Nach dem erstmaligen Teuerungsausgleich durch den Bundesrat kann er die Teuerung sowohl auf der Mineralölsteuer (Grundtarif und/oder Zuschlag) als auch auf den Tarifen der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge jeweils ausgleichen, nachdem seit dem letzten Teuerungsausgleich durch den Bundesrat oder der letzten Anpassung der Steuertarife durch die Bundesversammlung der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens drei Prozent gestiegen und der Bedarf ausgewiesen ist.

4. Abschnitt: Steuerbefreiung und Steuerrückerstattung

Artikel 11 Steuerbefreiungen

Absatz 1

In diesem Artikel wird sinngemäss die Regelung gemäss Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe g und h des MinöStG übernommen. Diese Befreiung beruht auf dem Völkerrecht, namentlich auf dem Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen, das die Befreiung von sämtlichen direkten und indirekten Bundes-, Kantons- und Gemeindesteuern vorsieht. In Anlehnung an Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe c MinöStV bzw. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e NSAG werden Elektrofahrzeuge ausländischer Regierungen in offizieller Mission von der Steuer ebenfalls befreit.

Absatz 2

In Anlehnung an die Regelung im MinöStG (Art. 17 Abs. 1 bis) werden hier dem Bundesrat die Kompetenz zugewiesen, die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung und dem BXXX das Verfahren zu regeln.

Absatz 3

In Einzelfällen, in denen sich die Umsetzung der Steuer als besonders schwierig oder unverhältnismässig erweist, soll dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden, bestimmte Betreiberinnen und Betreiber von Ladestationen, an denen ausschliesslich Elektrofahrzeuge mit einem bestimmten Verwendungszweck geladen werden, auf Verordnungsstufe von der Steuerpflicht ganz oder teilweise zu befreien oder Sonderregelungen vorzusehen. Diese Ausnahmebestimmung ist restriktiv zu handhaben, indem insbesondere die in Ziffer 2.1.3.1 bzw. 6.1.3.1 festgelegten Grundprinzipien zu beachten sind (d.h. Sicherung der Finanzierung und Beibehaltung des mit den Mineralölsteuern erzielten Einnahmenniveaus sowie Äquivalenz der finanziellen Belastung der Abgabepflichtigen).

So dürfte es beispielsweise nötig sein, im Rahmen der internationalen militärischen Kooperation Truppen von Teilnehmerstaaten der Partnerschaft für den Frieden und Mitglieder solcher Truppen von der Steuerpflicht zu befreien.

Artikel 12 Steuerrückerstattung

Absatz 1

Künftig wird allenfalls bidirektionales Laden zur Anwendung kommen. Die Energie kann dabei sowohl vom Stromnetz, einer Photovoltaikanlage oder Speicher via Ladeeinrichtung ins Fahrzeug (laden) als auch vom Fahrzeug über die Ladeeinrichtung wieder zurück (entladen) ins Stromnetz, in einen Speicher oder zu einem Endverbraucher (Gerät, Maschine, etc.) fliessen. Laden und Rückspeisung (entladen) muss nicht zwingend an der gleichen Ladeeinrichtung stattfinden. Mit Absatz 1 wird sichergestellt, dass die Ladestromsteuer nur einmal bzw. nur die vom Fahrzeug effektiv verbrauchte Energiemenge erhoben wird.

Da bei der Erhebung der Steuer die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung steuerpflichtig ist, erhält diese oder dieser bei einer Rückspeisung die entsprechende Rückerstattung. In welcher Form die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung die Rückerstattung der Fahrzeugnutzerin oder dem Fahrzeugnutzer vergütet, ist eine privatrechtliche Angelegenheit zwischen diesen beiden Parteien. Die Rückerstattung an die Betreiberin oder den Betreiber der Ladeeinrichtung erfolgt periodisch gleichzeitig mit dem Inkasso der Ladestromsteuer.

Die Messung der rückerstattungsberechtigten Energiemenge erfolgt über dieselben zertifizierten Messeinrichtungen, welche auch zur Ermittlung der von der Ladeeinrichtung abgegebene Ladestrommenge verwendet werden. D.h. rückerstattungsberechtigt ist jene Energiemenge, die von der Ladeeinrichtung (über welche entladen wird) an das Stromnetz, in einen Speicher oder an eine Endverbraucherin oder einen Endverbraucher abgegeben wird.

Absatz 2

Gemäss Artikel 18 Absatz 2 MinöStG wird der Mineralölsteuerzuschlag rückerstattet, wenn der Treibstoff für die Land- oder Forstwirtschaft, den Naturwerkstein-Abbau oder die Berufsfischerei verwendet worden ist. Diese Regelungen zur Rückerstattung aus dem MinöStG sollen auch auf die Ladestromsteuer übertragen werden, um eine Gleichbehandlung zu erreichen. Bei der Bestimmung der Höhe Rückerstattung nach Artikel 13 Absatz 1 wird der Bundesrat in Analogie zum MinöStG nur den dem Mineralölsteuerzuschlag entsprechenden Anteil berücksichtigen.

Absatz 3

Die Rückerstattung der Mineralölsteuer erfolgt in der Land- und Forstwirtschaft nach einem Normverbrauchsverfahren und nicht nach dem effektiven Treibstoffverbrauch (d.h. im Rahmen der Gesuchstellung muss kein Verbrauch nachgewiesen werden). Die Rückerstattung erfolgt also basierend auf einer Treibstoffmenge, die – so die Zielsetzung – unter durchschnittlichen Bedingungen je Flächeneinheit und Kulturart bzw. Kubikmeter gefällten, aufgerüsteten oder transportierten Holzes oder je Hektare Wald oder Pflanzgarten normalerweise verbraucht wird (Art. 58 und 61 MinöStV).

Wenn nun dieses Normverbrauchsverfahren angewandt wird und gleichzeitig eine Rückerstattung der Ladestromsteuer erfolgen würde, ergäbe dies eine doppelte Rückerstattung. Dies wird mit Absatz 3 vermieden.

Absatz 4

Gemäss Artikel 18 Absatz 1^{ter} MinöStG wird der Steueranteil, der für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt ist, rückerstattet für den Treibstoff von Pistenfahrzeugen. Auch in diesem Fall soll die Regelung aus dem MinöStG in das EFzStG übernommen werden, um eine steuerliche Gleichbehandlung bei der Nutzung von fossilen Treibstoffen und elektrischer Energie als Antriebsenergie zu erreichen.

Artikel 13 Höhe der Rückerstattung, Verfahren und Zinsen

Analog zur Regelung im MinöStG regelt der Bundesrat die Rückerstattung und das Verfahren (Art. 18 Abs. 4 MinöStG). Die Rückerstattung der Ladestromsteuer kann grundsätzlich mit dem gleichen Verfahren wie jene der Mineralölsteuer erfolgen.

5. Abschnitt: Steuererhebung

Artikel 14 Ladestromsteuer

Absatz 1

Da es die Verteilnetzbetreiber sind, die entsprechend dem in Artikel 14 Absatz 2 StromVG verankerten Ausspeiseprinzip den einzelnen Endverbraucherinnen und Endverbrauchern das Netznutzungsentgelt und je nachdem auch die Stromlieferung verrechnen, wird für die Zwecke der Erhebung der Ladestromsteuer (Veranlagung und Einziehung) an bereits bestehende Kundenbeziehungen angeknüpft. Entsprechend soll die Ladestromsteuer via die Verteilnetzbetreiber erhoben werden. Die Verteilnetzbetreiber haben die geschuldete Steuer nötigenfalls im Rahmen von Betreibungsverfahren einzufordern. Die Verteilnetzbetreiber trifft dabei keine Haftung für Zahlungsausfälle. Die Erfüllung dieser Aufgaben (Erhebung der Messdaten und Inkasso) macht weiter die Bearbeitung von Daten erforderlich. Unter diese Datenbearbeitung fallen auch Personendaten und Daten von juristischen Personen. Da es sich hierbei nicht um besonders schützenswerte Personendaten handelt, wird der Bundesrat im Rahmen seiner Vollzugskompetenz die erforderlichen Bestimmungen in Bezug auf die Art und Weise der Datenbearbeitung auf Verordnungsstufe erlassen.

Absatz 2

Die Verteilnetzbetreiber haben die Steuereinnahmen periodisch (gemäss Art. 23 einmal im Jahr) an das BXXX zu überweisen.

Absatz 3

Diese Bestimmung widerspiegelt die Praxis bei der Erhebung anderer Steuern und Abgaben wie bspw. bei der Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe durch die Kantone. Es entspricht einem Grundsatz der schweizerischen Steuergesetzgebung, dass die Vollzugskosten, die bei der Erhebung und Einziehung von Steuern den Verwaltungsbehörden oder beigezogenen Dritten entstehen, aus den Steuereinnahmen bezahlt werden.

Absatz 4

Die Verteilnetzbetreiber erlassen Verfügungen im Sinne von Artikel 5 VwVG, falls die Höhe der in Rechnung gestellten Steuer von den Pflichtigen bestritten wird.

Absatz 5

Bei ihren im Rahmen dieses Gesetzes zugewiesenen hoheitlichen Tätigkeiten handeln die Verteilnetzbetreiber in Anwendung des VwVG. Sie gelten dabei als Behörde im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e VwVG. Die Steuerpflichtigen haben bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken (Art. 13 VwVG). Die Verfügungen der Verteilnetzbetreiber berechtigen gemäss Artikel 80 Absatz 2 Ziffer 2 SchKG zur definitiven Rechtsöffnung in allfälligen Betreibungsverfahren.

Artikel 15 Pauschale Steuer

Absatz 1

Soweit die Erhebung nicht auf dem Ladestrom, sondern auf einer pauschalen Besteuerung basiert, erfolgt die Erhebung (Veranlagung und Einziehung der Steuer) über die kantonalen Strassenverkehrsämter, weil diese zuständig sind für die Immatrikulation der Fahrzeuge. In der Folge verfügen sie bereits über alle notwendigen Angaben, um die pauschale Steuer zu erheben. Zudem stellen die kantonalen

Strassenverkehrsämter bereits die kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Rechnung, so dass auch hier auf bestehende Strukturen und Prozesse abgestützt werden kann, was hinsichtlich Erreichung von Synergien vorteilhaft ist. Diese Aufgabenteilung lehnt sich an die Lösung bei der Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe an. Diese wird auch durch die kantonalen Strassenverkehrsämter erhoben. Die kantonalen Vollzugsstellen haben die geschuldete Steuer nötigenfalls im Rahmen von Betreibungsverfahren einzufordern. Gleich wie die Verteilnetzbetreiber müssen auch die kantonalen Vollzugsstellen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz Daten inkl. Personendaten und Daten von juristischen Personen bearbeiten können. Es kann diesbezüglich auf die Erläuterungen zum Artikel 14 Absatz 1 verwiesen werden. Sofern die kantonalen Vollzugsstellen im Zusammenhang mit den Aufgaben nach diesem Gesetz Daten im IVZ bearbeiten, erfolgt diese Datenbearbeitung nach den einschlägigen Bestimmungen des SVG (Art. 89a ff.) sowie der Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung.

Absatz 2

Die kantonalen Vollzugsstellen haben die Steuereinnahmen periodisch an das BXXX zu überweisen. Es wird Sache des Bundesrates sein, die Einzelheiten im Rahmen seiner Kompetenz zum Erlass von Ausführungsbestimmungen festzulegen.

Absatz 3

Diese Bestimmung widerspiegelt die Praxis bei der Erhebung anderer Steuern und Abgaben durch die Kantone wie bspw. bei der Erhebung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe.

Absatz 4

Gleich wie die Verteilnetzbetreiber erlassen auch die kantonalen Vollzugsstellen Verfügungen in Bezug auf die Höhe der Steuer.

Absatz 5

Bei ihren Tätigkeiten gemäss Absatz 1 handelt die kantonale Vollzugsstelle in Anwendung des VwVG und ist Behörde im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e VwVG. Ihre Verfügungen berechtigen gemäss Artikel 80 Absatz 2 Ziffer 2 SchKG zur definitiven Rechtsöffnung in allfälligen Betreibungsverfahren.

Artikel 16 Pflichten der Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen

Als Steuersubjekt haben die Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen die Pflicht an der Steuererhebung mitzuwirken und die erforderlichen Messdaten bereitzustellen (s. betreffend Ausrüstung und Registrierung auch Ziff. 6.2.4.2)

Buchstabe a:

Die Ladeeinrichtungsbetreiberinnen und -betreiber sind verpflichtet, ihre Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen auszustatten (Aus- resp. Nachrüstungspflicht). Diese Zertifizierung stellt sicher, dass die Messeinrichtungen hohe Anforderungen an Genauigkeit, Manipulationssicherheit und technische Zuverlässigkeit erfüllen.

Die Betreiberin oder der Betreiber ist verantwortlich dafür, dass die eingesetzten Messeinrichtungen die geltenden technischen Anforderungen erfüllen und korrekt funktionieren.

Buchstabe b:

Die Ladeeinrichtungsbetreiberinnen und -betreiber werden verpflichtet, die Ladeeinrichtung ihrem Verteilnetzbetreiber zu melden bzw. durch einen Elektroinstallateur melden zu lassen. Mit dieser Pflicht zur Meldung an den Verteilnetzbetreiber wird an das bereits bestehende Meldesystem für Ladestationen angeknüpft (Melde- und Kontrollpflichten gemäss Niederspannungs-Installationsverordnung sowie Werkvorschriften des Verbands Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen VSE). In sehr seltenen Fällen kann es vorkommen, dass eine Verbrauchsstätte an keinem Verteilnetz angeschlossen ist, weil die Energie vollständig in eigener Produktion erfolgt. In diesen Fällen hat die Ladeeinrichtungsbetreiberin oder der Ladeeinrichtungsbetreiber eine Meldung an das BXXX zu machen.

Buchstabe c:

Ein Ladevorgang kann mehrere Stunden dauern; entsprechend muss sichergestellt sein, dass die Ladestrommenge während des gesamten Ladevorgangs lückenlos erfasst wird. Die Ladeeinrichtungsbetreiberin oder der Ladeeinrichtungsbetreiber hat dafür zu sorgen, dass kein Unterbruch erfolgt.

Die Messeinrichtungen sind zertifiziert und erfüllen damit hohe Anforderungen an Genauigkeit und Manipulationssicherheit. Dies gewährleistet, dass die erfassten Messdaten zuverlässig und vertrauenswürdig sind. Trotz dieser technischen Sicherheit bleibt die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung in der Pflicht, die ordnungsgemässe Funktion der Messeinrichtung zu überwachen. Bei allfälligen Unregelmässigkeiten, beispielsweise bei auffälligen Abweichungen in den Messwerten oder bei Hinweisen auf eine mögliche Fehlfunktion, muss der Betreiber oder die Betreiberin umgehend reagieren. Dies umfasst sowohl die Meldung des Problems an den zuständigen VNB als auch gegebenenfalls die Veranlassung einer Reparatur oder eines Ersatzes der Messeinrichtung.

Buchstabe d:

Weiter ist die Betreiberin oder der Betreiber der Ladeeinrichtung verpflichtet, sicherzustellen, dass die durch die Messeinrichtung erfassten Daten ordnungsgemäss an die zuständige Stelle übermittelt werden. In der Regel erfolgt diese Datenübermittlung automatisch über eine digitale Schnittstelle zur zentralen Datenplattform. Die Übermittlung umfasst insbesondere die Strommenge, die während des Ladevorgangs verbraucht wurde, sowie die Identifikation der Ladeeinrichtung.

Artikel 17 Festlegung des zuständigen Verteilnetzbetreibers durch das BXXX

Wenn eine Verbrauchsstätte an keinem Verteilnetz angeschlossen ist (s. auch Erläuterungen zu Art. 16 Bst. b), dann teilt das BXXX in Absprache mit dem zuständigen Kanton die entsprechende Ladeeinrichtung einem Verteilnetzbetreiber zu. Dies kann beispielsweise derjenige Verteilnetzbetreiber sein, der auf dem Gebiet der Ladeeinrichtung das Verteilnetz betreibt.

Artikel 18 Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen

Das Laden von immatrikulierten Fahrzeugen ist nur zulässig, wenn die Energiemenge gemäss den Vorgaben von Artikel 21 erfasst und besteuert wird. Das Laden an nicht registrierten Ladeeinrichtungen (bspw. Ladestationen, Ladeanlagen, Wallbox, mobile Ladeeinrichtungen, Notladekabel), Haushalts- oder Industriesteckdosen ist entsprechend untersagt.

Elektrofahrzeuge gemäss Artikel 5 sind von diesem Verbot ausgenommen und werden pauschal besteuert. Die Ausrüstung von Steckdosen oder Ladekabeln gemäss Artikel 21 wäre im Verhältnis zur geringen bezogenen Energiemenge unverhältnismässig. Motorräder gemäss Artikel 14 VTS, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge gemäss Artikel 15 VTS und Motorfahrräder gemäss Artikel 18 VTS dürfen somit an nicht registrierten Ladeeinrichtungen und Steckdosen laden

Artikel 19 Datenplattform

Absatz 1

Für die Erhebung der Ladestromsteuer wird die noch zu errichtende Datenplattform gemäss Artikel 17g – i StromVG genutzt, deren Nutzungszweck auf diese Zwecke erweitert werden muss (s. Artikel 17f StromVG). Die Erhebung einer Ladestromsteuer an den Ladeeinrichtungen führt zu zahlreichen Schnittstellen beim Datentransfer. Es sind über eine Million Ladeeinrichtungen/Ladepunkte zu erwarten. Weiter existiert auch eine Vielzahl von «Backend-Lösungen» (Software und IT-Infrastruktur zur Verwaltung und Steuerung der Ladestation), wobei auch Kommunikationsprotokolle für die Übermittlung der Daten dazu gehören. Die Nutzung der geplanten zentralen Plattform soll einen standardisierten Datenaustausch zwischen den Beteiligten erleichtern und für die Verteilnetzbetreiber, welche die Steuer bei den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen erheben, eine effiziente Aufgabenerfüllung ermöglichen. Die Nutzung der Datenplattform gemäss StromVG im Rahmen der Steuererhebung ermöglicht Synergien.

Absatz 2

Bei den Stammdaten handelt es sich insbesondere um Daten zur Identifikation der Ladeeinrichtung und des dazugehörenden steuerpflichtigen Ladeeinrichtungsbetreibers sowie die Zuordnung zum Verteilnetzbetreiber (mittels Messpunktnummer). Bei den Messdaten handelt es sich um die Angaben zur Energiemenge in Kilowattstunden gemäss zertifiziertem Zähler. Die Stammdaten werden in der Datenplattform gespeichert. Die Messdaten können entweder nur geroutet (weiterleiten) oder gespeichert werden, je nach den erhebungstechnischen Erfordernissen. Der Bundesrat wird auf Verordnungsstufe die Stamm- und Messdaten und die Prozesse der Datenflüsse genauer spezifizieren sowie die Intervalle zur Erfassung der Messdaten, die Datenformate und Fristen festlegen.

Absatz 3

Gemäss geltendem StromVG werden die Kosten des Datenplattformbetreibers durch ein Entgelt der Verteilnetzbetreiber gedeckt (Art. 17i Abs. 3). Bei der Erhebung der Ladestromsteuer handelt es sich um eine zusätzliche Aufgabe für den Betreiber der Datenplattform, die nicht im engeren Sinne der Stromversorgung dient und nicht durch das Entgelt der Verteilnetzbetreiber gedeckt ist. Deshalb soll diese zusätzliche Aufgabe auch zusätzlich, und zwar über die Einnahmen aus der Ladestromsteuer, entschädigt werden. Die Kosten der Erhebung der Ladestromsteuer werden mit sachgerechten Kostenschlüsseln von den Kosten der stromversorgungsrechtlichen Aufgabenerfüllung abzugrenzen sein.

Absatz 4

Die Regelung stellt sicher, dass das BXXX und die Verteilnetzbetreiber, Zugang zu den auf der Datenplattform gespeicherten Informationen erhalten. Dies ist für eine effiziente Aufgabenerfüllung zwingend notwendig. Der Zugriff auf die Daten erfolgt dabei ausschliesslich im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten des BXXX und der Verteilnetzbetreiber. Das bedeutet, dass jede Stelle nur auf die Daten zugreifen darf, die sie zur Erfüllung ihrer spezifischen Aufgaben benötigt.

Artikel 20 Datenschutz

Absatz 1

Im Rahmen dieses Gesetzes werden Personendaten von mehreren Stellen auf unterschiedlichen Stufen (Bund, Kanton, Private) bearbeitet. Mit Artikel 20 wird klargestellt, dass für die Bearbeitung von Personendaten die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes des Bundes Anwendung finden. Diese Klarstellung ist insbesondere in Bezug auf die Bearbeitung von Personendaten durch die kantonalen Strassenverkehrsämter in Bezug auf die Erhebung der pauschalen Steuer wichtig, da die Bearbeitung von Personendaten durch kantonale Behörden normalerweise der kantonalen Datenschutzgesetzgebung unterliegt.

Absatz 2

Mit dem Inkrafttreten des revidierten DSG am 1. September 2023 gelten Daten über juristische Personen nicht mehr als Personendaten im Sinne von Artikel 5 Buchstabe a DSG. Die Bearbeitung von Daten juristischer Personen durch Bundesorgane ist heute in den Artikel 57r ff. des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG; SR 172.010) geregelt. Diese Bestimmungen sollen auch für die Bearbeitung von Daten juristischer Personen durch die Erhebungsstellen im Rahmen des vorliegenden Gesetzes Anwendung finden.

Artikel 21 Ermittlung des Ladestroms und Datenübermittlung

Absatz 1

Für die Ermittlung des Ladestroms sind zertifizierte Messeinrichtungen erforderlich. Als Grundlage können die Regelungen für Elektrizitätszähler dienen, die in der Verordnung des EJPD über Messmittel für elektrische Energie und Leistung (EMmV; SR 941.251) festgelegt sind. Elektrizitätszähler, die zur Bestimmung des Bezugs oder der Lieferung von Elektrizität in Privathaushalten, im Gewerbe und in der Leichtindustrie verwendet werden, unterstehen dieser Verordnung. Davon ausgenommen sind heute noch Elektrizitätszähler, die von Kurzzeitkundinnen und Kurzzeitkunden an Ladestationen für Elektrofahrzeuge verwendet werden. Diese Ausnahme soll mit der Revision der EMmV aufgehoben werden. Die Arbeiten zu dieser Revision sind zurzeit sistiert; sie werden aber voraussichtlich noch im Jahr 2025 wieder aufgenommen. Der genaue Zeitpunkt hängt davon ab, wann Klarheit herrscht über die Änderung der Messgeräte-Richtlinie der EU (2014/32/EU, MID), die gegenwärtig beraten wird. Neben den Vorschriften über das Messwesen werden für Messeinrichtungen zur Ermittlung des Ladestroms weitere Vorschriften nötig sein. Der Bundesrat wird diese gestützt auf Absatz 3 erlassen können.

Aus den Übergangsbestimmungen in Artikel 38 folgt, dass ab 1. Januar 2030 nur noch Ladeeinrichtungen in Betrieb genommen werden dürfen, die über zertifizierte Messeinrichtungen verfügen.

Soweit bereits bestehende, d.h. bis zum 31. Dezember 2029 in Betrieb genommene, Ladeeinrichtungen auch ab Inkrafttreten der Ladestromsteuer (nicht zwingend ebenfalls am 1. Januar 2030, siehe Art. 37) zum Aufladen von Elektrofahrzeugen weiter benutzt werden, müssen diese ab Inkrafttreten ebenfalls die Anforderungen gemäss Artikel 21 Absatz 1 erfüllen und deshalb vorher entsprechend nachgerüstet werden. Falls sie diesen Anforderungen nicht genügen und nicht entsprechend nachgerüstet werden, ist

das Laden von immatrikulierten Fahrzeugen, die nicht nach Artikel 5 pauschal besteuert werden, an diesen Einrichtungen verboten (s. Art. 18).

Es gilt somit keine generelle Nachrüstungspflicht für bestehende Ladeeinrichtungen; die Nachrüstung muss nur dann zwingend erfolgen, wenn an diesen Ladeeinrichtungen weiterhin immatrikulierte Elektrofahrzeuge geladen werden, welche nicht die pauschale Steuer nach Artikel 5 bezahlen.

Für diese Nachrüstung ist grundsätzlich der steuerrechtliche Ladeeinrichtungsbetreiber verantwortlich. Soweit die entsprechende Ladeeinrichtung nicht im Eigentum des steuerrechtlichen Ladeeinrichtungsbetreiber ist, hat er dafür zu sorgen, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer die Nachrüstung vornimmt. Gemäss Artikel 18 gilt ein Verbot für ein Laden an nicht registrierten bzw. nicht ausreichend ausgerüsteten Ladeeinrichtungen. Da Dritte in der Regel keine Kenntnis haben, ob eine Ladeeinrichtung registriert ist, muss die Eigentümerin oder der Eigentümer der Ladeeinrichtung dafür besorgt sein, dass Dritte ihr Fahrzeug nicht an seiner nicht registrierten Ladeeinrichtung laden. Bleibt diese Vorkehrung aus, so gilt dies als Gefährdung der Steuer durch die Eigentümerin oder den Eigentümer gemäss Artikel 33. Es versteht sich von selber, dass auch für die Eigentümerin oder den Eigentümer der Ladeeinrichtung das Verbot gemäss Artikel 18 gilt.

Absatz 2

Die Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen haben die Möglichkeit, auf eine automatische Übermittlung der Messdaten zu verzichten (Selbstdeklaration). Bei nicht-automatischer Übermittlung der gemessenen Ladestrommenge an den Verteilnetzbetreiber ist für die Übermittlung der Daten die Ladeeinrichtungsbetreiberin oder der Ladeeinrichtungsbetreiber zuständig, der dementsprechend einer Selbstdeklarationspflicht unterstellt wird. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, wie die Erfassung und Übermittlung der gemessenen Ladestrommengen zu erfolgen haben.

Absatz 3

Bei den Anforderungen an die Messeinrichtung handelt es sich um ausgesprochen technische Details, deren Ausführungen auf Gesetzesstufe nicht sachgerecht wäre. Der Bundesrat legt deshalb unter Berücksichtigung der Bundesgesetzgebung über das Messwesen die technischen Mindestanforderungen sowie die weiteren Eigenschaften, Ausstattungen, Funktionalitäten und Anforderungen fest, welche die zertifizierte Messeinrichtung für die Zwecke gemäss Absatz 1 aufweisen müssen.

Artikel 22 Entstehung der Steuerschuld

Absatz 1

Die Steuerschuld entsteht, wenn Strom an die Ladeeinrichtung zugeführt wird und somit vom in der Ladeeinrichtung integrierten oder vom bei der Ladeeinrichtung installierten zertifizierten Zähler erfasst wird. Die Steuer ist auf die dabei erfasste Ladestrommenge geschuldet. Die Registrierung einer Ladeeinrichtung alleine führt noch zu keiner Steuerschuld.

Absatz 2

Die Steuerschuld bei der pauschalen Besteuerung beginnt zu Beginn der Steuerpflicht. Die Steuer ist allein aufgrund der Immatrikulation des Fahrzeugs geschuldet, unabhängig davon, ob dieses benutzt wird.

Artikel 23 Steuerperiode

Absatz 1

Die Steuer auf Ladestrom soll mindestens einmal pro Jahr von den Verteilnetzbetreibern erhoben und in Rechnung gestellt werden. Die Erhebungsfristen sollten sich insbesondere am Umfang der erfassten Ladestrommenge bzw. der aufgelaufenen Steuerschuld orientieren. Während bei privaten Ladeeinrichtungen in der Regel ein eher geringer Steuerbetrag pro Jahr anfällt, kann der anfallende Steuerbetrag bei öffentlichen Ladeeinrichtungen sehr hoch werden, weshalb hier kurze Erhebungsfristen zweckmässig sind.

Die Zahlungsmodalitäten, inklusive Zahlungsperioden und -fristen, werden vom Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt. Die Ladestromsteuer wird in der Regel vom Verteilnetzbetreiber bei der Betreiberin oder dem Betreiber der Ladeeinrichtung erhoben. Die Verteilnetzbetreiber sollen die Möglichkeit er-

halten, die Steuer auf Ladestrom mit denselben Zahlungsmodalitäten und gleichzeitig mit dem Netznutzungsentgelt und weiteren Leistungen pro Ausspeisepunkt bei der Endverbraucherin oder dem Endverbraucher in Rechnung zu stellen.

Absatz 2

Die pauschale Steuer wird von den Kantonen (kantonale Strassenverkehrsämter) erhoben. Die Zahlungsmodalitäten, inklusive Zahlungsperioden und -fristen, werden vom Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt, wobei den kantonalen Zahlungsmodalitäten bei den Motorfahrzeugsteuern und den jeweiligen kantonalen Bestimmungen soweit möglich Beachtung geschenkt wird. Aufgrund des in der Regel geringen Steuerbetrags wird von Teilzahlungen abgesehen, weshalb die Steuer nur einmal pro Jahr einzuziehen ist.

Artikel 24 Fälligkeit und Verjährung

Der Bundesrat legt die Fälligkeit fest und ab wann eine nicht bezahlte Steuer rechtlich nicht mehr durchgesetzt werden kann (Verjährung).

Artikel 25 Administrative Massnahmen bei der pauschalen Steuer

Absatz 1

Nach erfolgloser Mahnung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters verweigern oder entziehen die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden den Fahrzeugausweis und das Kontrollschild für inländische Fahrzeuge.

Absatz 2

Absatz 2 bestimmt, dass, wenn sich eine Massnahme nach Artikel 25 nur auf ein bestimmtes Elektrofahrzeug bezieht, die Wechselschilder für nicht betroffenen Fahrzeugen weiterverwendet werden dürfen.

Artikel 26 Kontrollen der Verteilnetzbetreiber

Absatz 1

Diese Bestimmung erlaubt es den Verteilnetzbetreibern bei Hinweisen auf Betriebsstörungen bei der Erfassung und Übermittlung der Messdaten die Mess- und Kommunikationseinrichtung der Ladeeinrichtung auch vor Ort zu prüfen. Besteht der Verdacht auf einen Gesetzesverstoss (z.B. Manipulation am Zähler), ist der Verteilnetzbetreiber verpflichtet, den Fall an das BXXX zur weiteren Verfolgung zu übergeben.

Absatz 2

Die Verteilnetzbetreiber sind nicht verpflichtet, die Kontrollen selber durchzuführen. Vielmehr können sie diese Kontrollen auch Elektroinstallateurinnen und Elektroinstallateuren mit allgemeiner Installationsbewilligung gemäss Artikel 7 und 8 NIV übertragen.

Artikel 27 Aufsicht

Die Bestimmung listet in nicht abschliessender Weise die wichtigsten Befugnisse des BXXX im Zusammenhang mit seiner Aufsichtstätigkeit auf.

Buchstabe a: Die Bundesbehörde erhält die allgemeine Kompetenz bei den Verteilnetzbetreibern und den kantonalen Vollzugstellen in Bezug auf die einheitliche Anwendung des Gesetzes Kontrollen durchzuführen. Dabei geht es insbesondere darum, zu prüfen, ob die Veranlagung, das Inkasso und die Überweisung der Einnahmen an den Bund ordnungsgemäss durchgeführt werden.

Buchstabe b: Falls nötig soll das BXXX die Möglichkeit haben, sein Einsichtsrecht auch vor Ort in den Geschäftsräumlichkeiten der Verteilnetzbetreiber und der Strassenverkehrsämter auszuüben. Alternativ kann es die notwendigen Unterlagen auch in Papier- oder elektronischer Form anfordern.

Buchstabe c: Bei Verdacht auf Unregelmässigkeiten in Bezug auf die Steuererhebung, kann es auch Untersuchungsmassnahmen (z.B. Stichprobenkontrollen, Befragungen) anordnen oder in Eigenregie durchführen.

Artikel 28 Amtshilfe

Die Bekanntgabe von Daten an die Bundesbehörde kann von Amtes wegen oder auf begründetes Ersuchen vorgenommen werden. Entsprechend sind die zuständigen Akteure (insbesondere Datenplattformbetreiber und Verteilnetzbetreiber) neben dem Ersuchen durch die Bundesbehörde auch ermächtigt, die zur Kontrolle durch die Bundesbehörde erforderlichen Daten von sich aus zu teilen.

6. Abschnitt: Rechtsschutz

Artikel 29 Grundsatz

Für den Rechtsschutz im Rahmen des vorliegenden Gesetzes gelten die Bestimmungen der Bundesrechtspflege.

Artikel 30 Rechtsmittel

Absatz 1

Beanstandungen betreffend die Höhe der Steuer sind innerhalb von 60 Tagen seit Erhalt der Rechnung direkt bei den zuständigen Vollzugsstellen (VNB oder kantonale Vollzugstellen) geltend zu machen.

Absätze 2 und 3

Die zuständige Vollzugsstelle hat die Richtigkeit der in Rechnung gestellten Steuer zu prüfen. Erweist sich die Beanstandung des Steuerpflichtigen aus ihrer Sicht als unbegründet, erlässt sie eine Verfügung. Gegen diese Verfügung kann der Steuerpflichtige beim BXXX Beschwerde führen.

7. Abschnitt: Strafbestimmungen

Artikel 31 Steuerwiderhandlungen

In Analogie zu anderen Abgabegesetzen des Bundes gelten als Steuerwiderhandlungen die Hinterziehung und Gefährdung der Steuer. Diese werden in zwei eigenständigen Artikeln geregelt (Art. 32 und 33). Die Straftatbestände sind zwar in Bezug auf den möglichen Täterkreis offen formuliert («wer»). Die Straftatbestände richten sich jedoch grundsätzlich an die steuerpflichtigen Personen gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a (Betreiberinnen und Betreiber der Ladeeinrichtungen). Halterinnen und Haltern von im Inland immatrikulierten Elektrofahrzeugen (Art. 6 Abs. 1 Bst. b) wird die pauschale Steuer nach Artikel 5 in Rechnung gestellt. Wird diese nicht bezahlt, werden ein Betreibungsverfahren eingeleitet und administrative Massnahmen (Art. 25) geprüft.

Artikel 32 Hinterziehung der Steuer

Von diesem Straftatbestand erfasst werden die im Absatz 1 unter den Buchstaben a bis d aufgeführten Widerhandlung, die dazu führen, dass die Steuer ganz oder teilweise vorenthalten wird. Tathandlung gemäss Buchstabe a ist einerseits das Manipulieren der Ladeeinrichtung in technischer Hinsicht so, dass der Ladestrom nicht korrekt erfasst und dadurch die Steuerlast reduziert wird. Der Tatbestand der Hinterziehung ist andererseits ebenfalls erfüllt, wenn gegen das Verbot des Ladens an einer nicht registrierten Ladeeinrichtung verstossen wird (Bst. b). Dieser Tatbestand betrifft in erster Linie Fahrzeughalterinnen oder Fahrzeughalter, die ihr Fahrzeug an einer eigenen, jedoch nicht ordnungsgemäss registrierten Ladeeinrichtung laden. Buchstabe c deckt diejenigen Fälle ab, in denen eine Betreiberin oder ein Betreiber einer Ladeeinrichtung durch falsche Angaben eine unrechtmässige Befreiung oder Rückerstattung erwirkt. Der Tatbestand gemäss Buchstabe d deckt letztlich die seltenen Fälle ab, die nicht gemäss den Buchstaben a bis c strafbar sind und in denen ein Steuervorteil entweder dem Pflichtigen selber oder aber auch einer anderen Person verschafft wird. Der Versuch ist strafbar (Abs. 2).

Der Bussenrahmen orientiert sich an der Höhe der hinterzogenen Steuer. Handelte die Täterschaft vorsätzlich, beträgt der Bussenrahmen gemäss Absatz 1 bis zum Fünffachen der hinterzogenen Steuer. Bei Fahrlässigkeit beträgt der Bussenrahmen bis zum Dreifachen der hinterzogenen Steuer (Abs. 3).

Lässt sich die hinterzogene Steuer oder der unrechtmässige Steuervorteil nicht genau ermitteln, so erfolgt gemäss Absatz 4 eine Schätzung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens.

Artikel 33 Gefährdung der Steuer

Dieser Straftatbestand erfasst Pflichtverletzungen im Rahmen der Ermittlung der Ladestrommenge und der Meldung der Ladeeinrichtung. Da die Verletzung der Verfahrenspflichten gemäss Absatz 1 eine abstrakte Steuergefährdung darstellt, orientiert sich die Busse nicht an einem konkreten Steuerbetrag, sondern an einem fixen Strafrahmen, welcher bei Vorsatz bis zu 20'000 Franken (Abs. 1) und bei Fahrlässigkeit bis zu 10'000 Franken beträgt (Abs. 2).

Artikel 34 Strafverfolgung durch das BXXX

Die Beurteilung und Verfolgung der strafbaren Handlungen durch das BXXX richtet sich nach dem VStrR. Dies ist auch in anderen Bundeserlassen (z.B. im RTVG) so vorgesehen und soll vorliegend gleich gehandhabt werden.

8. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Artikel 35 Vollzug

Der Vollzug dieses Gesetzes, inklusive Erlass der erforderlichen Ausführungsbestimmungen, wird dem Bundesrat übertragen (Abs. 1). Er kann Kantone und private Organisationen beiziehen (Abs. 2).

Wie in Ziffer 6.2.5 ausgeführt, ist vorgesehen, die kantonalen Strassenverkehrsämter aus Praktikabilitätsgründen mit der Erhebung der pauschalen Steuer zu betrauen. Sie erheben bereits die kantonalen Motorfahrzeugsteuern und bei ihnen sind die Fahrzeuge registriert.

Die Verteilnetzbetreiber sollen Aufgaben bei der Erhebung der Ladestromsteuer übernehmen. Sie erheben bereits das Netznutzungsentgelt bei den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern und die meisten Ladeeinrichtungen sind hinter dem Messpunkt des Verteilnetzbetreibers angesiedelt, so dass die meisten Ladeeinrichtungen einem Messpunkt und entsprechend einer Endverbraucherin oder einem Endverbraucher zugeordnet werden können. Damit können Synergien erreicht werden, weil sich die Erhebung der Steuer auf bereits bewährte Strukturen und Prozesse abstützen kann und ein kostspieliger Aufbau einer eigenen Vollzugsbehörde nicht notwendig ist.

Weiter ist vorgesehen, dass die Datenplattform gemäss StromVG genutzt werden wird, was auch hier zu Synergien führt. Die Konstituierung sowie die Organisation des Datenplattformbetreiber sind in Artikel 17h und 17i StromVG geregelt. Zum heutigen Zeitpunkt ist der künftige Betreiber dieser Datenplattform noch nicht bekannt.

Artikel 36 Änderung anderer Erlasse

Mit dem vorliegenden Gesetz müssen weitere Gesetze geändert werden. Es handelt sich dabei um punktuelle Anpassungen im MinöStG, im MinVG, im StromVG sowie im SVG.

Artikel 37 Übergangsbestimmungen: pauschale Steuer anstelle der Ladestromsteuer

Absatz 1

Artikel 37 stellt eine Übergangsregelung dar, die es dem Bundesrat ermöglicht, eine vereinfachte Steuer in Form einer jährlichen Pauschale für Elektrofahrzeuge einzuführen, solange die Infrastruktur (Datenplattform, Nachrüstung von bestehenden Ladeeinrichtungen, Anbindung der Ladeeinrichtung an die Datenplattform) für die Erhebung des Ladestroms noch nicht bereitsteht. Die Übergangsbestimmung ist erforderlich, da diese Infrastruktur voraussichtlich erst um das Jahr 2035 bereitstehen wird. Ohne diese Übergangsbestimmung fehlen ab 2030 pro Jahr rund eine Milliarde Franken Einnahmen (mit jedem weiteren Jahr zunehmend).

Mit dieser Übergangsregelung verfügt der Bundesrat über ein einfaches und effektives Instrument, um die Einnahmen zu sichern, bis die notwendige Infrastruktur zur Erhebung des Ladestroms aufgebaut ist.

Für die Fahrzeugarten

a. Motorräder

b. Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge

c. Motorfahräder (schnelle Motorfahräder, Elektro-Stehroller und schwere Motorräder)

gilt die pauschale Steuer ab Inkrafttreten des Gesetzes gemäss Artikel 5. Schwere Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sind von der pauschalen Besteuerung der Übergangslösung ausgenommen (s. Ziff. 6.1.3.4). Damit sind leichte elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht

von über 3,5 Tonnen bis maximal 4,25 Tonnen (sogenannte «Bourgeois-Fahrzeuge», s. Exkurs Ziff. 2.1.3.3) nicht von der Übergangslösung betroffen.

Gemäss Artikel 22 Absatz 2 ist die pauschale Steuer einmal pro Jahr zu erheben.

Absatz 2

Der Bundesrat legt den Zeitpunkt für die Einführung und das Ende der pauschalen Besteuerung fest. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die pauschale Steuer mit Inkrafttreten des Gesetzes beginnt und etwa bis Ende 2034 erhoben wird. Zum Jahresende 2034 könnte der Bundesrat die pauschale Steuer abschaffen, sodass ab 2035 die Ladestromsteuer die Übergangsbestimmung ablöst. Voraussetzung dafür ist, dass alle notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Erhebung der Ladestromsteuer erfüllt sind.

Absatz 3

Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs: Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher fällt die jährliche Steuer aus.

Artikel 38 Übergangsbestimmungen: Ladeeinrichtungen

Ab 1. Januar 2030 müssen neue Ladeeinrichtungen mit zertifizierten Messeinrichtungen ausgerüstet sein. Damit soll sichergestellt werden, dass die Steuer künftig erhoben werden kann. Die Ausrüstungspflicht gilt nicht für Ladeeinrichtungen, an denen ausschliesslich «Kleinfahrzeuge» gemäss Artikel 5 geladen werden, welche die pauschale Steuer bezahlen. Siehe auch Erläuterungen zu Artikel 21.

Artikel 39 Referendum und Inkrafttreten

Gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe a BV unterstehen Bundesgesetze dem fakultativen Referendum. Der Bundesrat wird mit der Inkraftsetzung des EFzStG beauftragt.

Anhang 1

Ziffer 1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Artikel 2 Absatz 2^{bis}, 12 Absatz 3 und Anhang 1

Die Anpassung des MinöStG in Artikel 2 Absatz 2^{bis} und Artikel 12 Absatz 2 sowie im Anhang 1 sind identisch mit den Anpassungen in der Variante «Fahrleistung». An dieser Stelle wird deshalb lediglich auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 zu diesen Anpassungen verwiesen.

Ziffer 2 Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Artikel 4 Absatz 2

Der Artikel 4 MinVG regelt die Aufteilung der Mittel der SFSV auf die einzelnen Aufgabengebiete gemäss Artikel 86 Absatz 3 Buchstaben a bis g BV. Aufgrund der Einführung der Steuer auf dem Ladestrom wird der Absatz 2 neu formuliert, indem die bisherige Regelung für die Mineralölsteuer spiegelbildlich auch auf die neue Steuer angewandt wird. Zur besseren Lesbarkeit wird die Bestimmung neu unterteilt in die Buchstaben a und b.

Buchstabe a

Buchstabe a entspricht der geltenden Regelung. Es wird festgelegt, dass für den für vier Jahre festzulegende Anteil für die nicht werkgebundenen Beiträge (Art. 86 Abs. 3 Bst. d und e BV) mindestens 27 Prozent der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e zu verwenden sind.

Buchstabe b

Buchstabe b regelt den Anteil am Reinertrag der neuen Steuer. Das Äquivalent der 27 Prozent der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer entspricht 8 Prozent des Reinertrags der neuen Steuer, welche nicht in Verbrauchssteuer und Zuschlag aufgeteilt ist.

Ziffer 3 Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007

Artikel 17g Absatz 1 Buchstabe e (neu) und 4 Buchstabe f (neu)

Artikel 17g StromVG wird dahingehend ergänzt, dass der Austausch von Stamm- und Messdaten zwischen den Beteiligten gemäss Artikel 17g Absatz 1 auch für die Zwecke der Erhebung der Ladestromsteuer erfolgen kann. Es wird vorgesehen, dass der Bundesrat die Datenplattform um die für die Zwecke der Erhebung der Ladestromsteuer erforderlichen Funktionalitäten und Prozesse erweitern kann. Unter dem Begriff der Bearbeitung kann jeder Umgang mit den Daten z.B. Beschaffen, Speichern, Bekanntgeben, etc. subsumiert werden.

Artikel 17i Absatz 3 und 3^{bis} (neu)

Absatz 3 bleibt inhaltlich gleich, muss jedoch aus gesetzestechnischen Gründen angepasst werden. Gemäss geltendem Artikel 17i Absatz 3 StromVG werden die Kosten des Datenplattformbetreibers durch ein verursachergerechtes und kostendeckendes Entgelt gedeckt, die er pro Messpunkt von den Verteilnetzbetreiber erhebt. Es handelt sich hierbei um Kosten, die Zwecke gemäss geltenden Artikeln 17f und 17g Absatz 1 Buchstabe a.-d. abdecken.

Absatz 3^{bis} wird neu eingeführt, weil mit der Nutzung der Datenplattform für die Erhebung der Ladestromsteuer ein neuer Zweck hinzukommt, der unabhängig der Kernaufgaben der Verteilnetzbetreiber eingeführt wird. Deshalb sollen die Zusatzkosten, die beim Datenplattformbetreiber entstehen separat erfasst und aus den Einnahmen aus der Ladestromsteuer gedeckt werden. Dabei gilt es einerseits die direkten Kosten auszuscheiden und andererseits auch einen Anteil an den Gemeinkosten festzulegen. Diese Kosten werden im Rahmen einer Verordnung des EFD aus den Einnahmen der Steuer entschädigt.

Ziffer 4 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958

Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c und d (neu)

Bei den Anpassungen bei Buchstabe c handelt es sich um rein gesetzestechnische Anpassungen, indem die Abkürzung für das Schwerverkehrsabgabegesetz eingeführt wird.

Buchstabe d (neu): Künftig soll der Fahrzeugausweis auch verweigert werden können, wenn der Nachweis über die vollständige Bezahlung der pauschalen Steuer nicht erbracht wird. In der Folge ist dieser Buchstabe neu aufzunehmen.

Artikel 16 Absatz 5 Buchstabe a und a^{bis} (neu)

Bei den Anpassungen bei Buchstabe c handelt es sich um rein gesetzestechnische Anpassungen, indem neu die Abkürzung für das Schwerverkehrsabgabegesetz verwendet wird.

Buchstabe a^{bis} (neu): Analog zu Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe d soll der Fahrzeugausweis künftig auch bei Nichtbezahlung der nach dem EFzStG geschuldeten pauschalen Steuer entzogen werden können. Dies setzt eine erfolglose Mahnung voraus.

Artikel 89b Buchstabe j

Artikel 89b listet die Aufgaben auf, zu deren Erfüllung das IVZ dient. Da ein Teil der Daten aus dem IVZ künftig ebenfalls für die Erhebung der pauschalen Steuer nach dem EFzStG notwendig sein wird, ist der heutige Buchstabe j entsprechend zu ergänzen.

Artikel 89d Buchstabe f

Die Bestimmung wurde mit der Botschaft zur Änderung des SVAG und zum Verpflichtungskredit für die Finanzierung eines neuen Systems für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe neu eingefügt. Im Rahmen dieser Vorlage ist sie mit der Steuer auf Ladestrom nach dem vorliegenden Gesetzentwurf zu ergänzen.

Anhang 2

Die jährliche pauschale Abgabe für inländische Motorräder, sowie Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge richtet sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs und ist in sieben Gewichtsklassen unterteilt.

Anhang 3

Ziffer 1 Höhe

Ziffer 1.1 Personenwagen

Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs: Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher fällt die jährliche Steuer aus. Der Mindestbetrag für einen Personenwagen liegt bei 106 Franken pro Jahr (für Fahrzeuge bis 800 kg) und steigt auf bis zu 823 Franken für Fahrzeuge in der höchsten Gewichtskategorie (3'401–3'500 kg).

Ziffer 1.2 Kleinbusse, Lieferwagen und leichte Motorwagen

Die Höhe der pauschalen Steuer richtet sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs: Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher fällt die jährliche Steuer aus. Der Mindestbetrag für Kleinbusse, Lieferwagen und leichte Motorwagen liegt bei 99 Franken pro Jahr (für Fahrzeuge bis 1'100 kg) und steigt auf bis zu 646 Franken für Fahrzeuge in der höchsten Gewichtskategorie (3'401–3'500 kg).

8 Auswirkungen der Variante «Ladestrom»

Die Steuer auf dem Ladestrom ist so gestaltet, dass für Elektrofahrzeuge grundsätzlich ein vergleichbarer Steuerbetrag anfällt wie für Benzin- und Dieselfahrzeuge. Dadurch soll das bisherige Einnahmenniveau beibehalten und die Finanzierung gesichert werden. Die steuerliche Belastung für die Bevölkerung bleibt insgesamt konstant, und zugleich wird eine weitgehende Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten erreicht. Zwei Aspekte sind bei der Variante «Ladestrom» aber hervorzuheben, durch welche sich diese Variante von den Auswirkungen der Mineralölsteuer unterscheidet: Erstens wirkt sich der Einheitstarif auf Ladestrom anders aus als die Einheitstarife der Mineralölsteuer für Benzin und Diesel. Zweitens führt die pauschale Steuer während der Übergangsphase zu deutlichen Verzerrungen. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Auswirkungen der Übergangslösung mit der pauschalen Steuer und jene der definitiven Lösung mit der Ladestromsteuer – dort wo sinnvoll – separat beschrieben.

Ohne die Einführung der Steuer wären erhebliche Folgen zu erwarten, da die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr gesichert wäre.

8.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Erhebung der Steuer auf dem Ladestrom bedeutet für den Bund die Wahrnehmung einer neuen Aufgabe, ohne dass eine bestehende Aufgabe entfällt. Mit der vorliegenden Vorlage bestehen die Mineralölsteuern nämlich weiterhin. Eine noch zu bestimmende Bundesbehörde innerhalb der Bundesverwaltung wird diese neue Aufgabe übernehmen und dafür eine entsprechende Organisationseinheit aufbauen müssen. Diese neue Aufgabe hat sowohl finanzielle wie auch personelle Auswirkungen auf den Bund.

Wie bereits unter Ziffer 4.1 ausgeführt, lassen sich die finanziellen und personellen Auswirkungen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend und im Detail abschätzen. Im weiteren Projektverlauf werden diese Auswirkungen schrittweise konkretisiert und vertieft analysiert und es wird zudem ein klareres Bild darüber vorliegen, wie dynamisch sich die Elektromobilität und die Ladeinfrastruktur in der Schweiz weiterentwickelt.

8.1.1 Finanziell

8.1.1.1 Einnahmen

Übergangslösung mit pauschaler Steuer

Mit der pauschalen Steuer kann die Finanzierung grundsätzlich gewährleistet werden. Da jedoch bestimmte Fahrzeuggruppen von dieser pauschalen Steuer ausgenommen sind – im Ausland immatrikulierte Elektrofahrzeuge, schwere Nutzfahrzeuge sowie Fahrzeuge aus dem Non-Road-Bereich – entstehen im Vergleich mit der Mineralölsteuer Mindereinnahmen. Diese belaufen sich auf geschätzte 1,1 Milliarden Franken über die angenommene fünfjährige Übergangsperiode. Dies bedeutet, dass die wegfallenden Mineralölsteuern in diesem Zeitraum nicht vollständig kompensiert werden können.

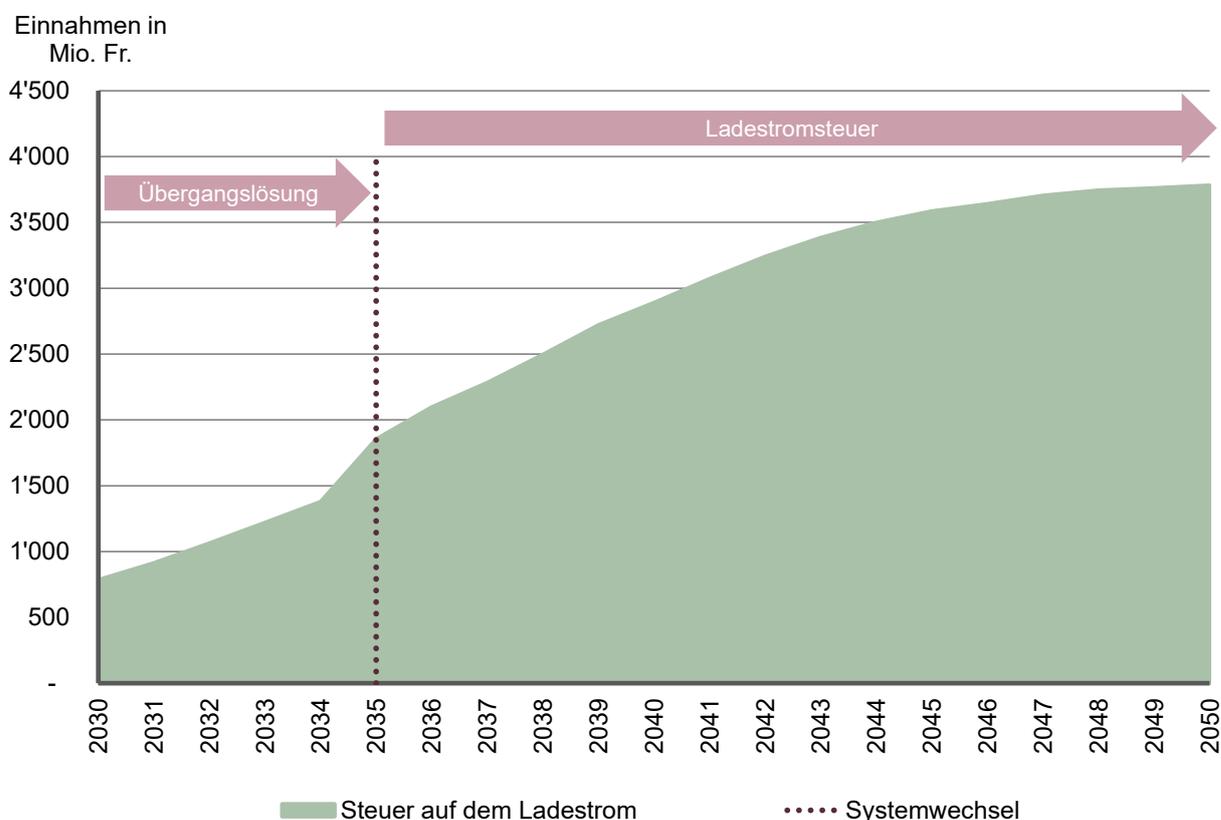
Ladestromsteuer

Mit der Einführung der Ladestromsteuer, welche die pauschale Steuer ab ca. 2035 ablöst, werden auch ausländische Fahrzeuge, die schweren Nutzfahrzeuge und die Fahrzeuge des Non-Road Bereichs, die an steuerpflichtigen Ladeeinrichtungen geladen werden, einen Beitrag an die Finanzierung leisten. Dadurch können die wegfallenden Mineralölsteuereinnahmen theoretisch vollständig kompensiert werden. Dies liegt daran, dass der Steuertarif pro Kilowattstunde auf den durchschnittlichen Verbrauch von Verbrennerfahrzeugen kalibriert ist.

Es ist aber zu erwarten, dass durch die Einführung der Ladestromsteuer sowohl ein gewisser Ladetourismus ins Ausland einsetzen wird (s. Ziff. 8.6.3) als auch illegale Steuerumgehungen stattfinden werden. Letztere könnten beispielsweise durch das Laden an oder mit nicht registrierten Ladeeinrichtungen erfolgen (s. Ziff. 8.6.4). Diese Faktoren werden die Bruttoeinnahmen der Ladestromsteuer reduzieren. In welchem Umfang dies geschehen wird, ist heute nicht abschätzbar.

Folglich kann mit der Variante «Ladestrom» nicht gewährleistet werden, dass die wegfallenden Mineralölsteuereinnahmen vollständig kompensiert werden.

Abbildung 38: Bruttoeinnahmen der Steuer auf dem Ladestrom



Im Durchschnitt der ersten 10 Jahre (2030–2039) generiert die Steuer Einnahmen in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken pro Jahr.

8.1.1.2 Kosten

Um ein vollständiges Bild der Kosten der Variante «Ladestrom» zu erhalten, werden sowohl die beim Bund anfallenden Kosten aufgezeigt als auch jene, die bei den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen anfallen. Bei den Kosten wird zwischen der pauschalen Steuer (Übergangslösung und permanent) und der finalen Variante mit der Ladestromsteuer unterschieden. Eine klare Trennung der Kosten ist jedoch nicht bei allen Komponenten möglich, da bestimmte Implementierungskosten für beide Varianten gemeinsam anfallen. Es werden die Kosten für die ersten zehn Jahre sowie die vor 2030 anfallenden Implementierungskosten ermittelt. Damit ist auch ein Vergleich mit der Variante «Fahrleistung» möglich. Insgesamt werden die Gesamtkosten auf circa 1,4 Milliarden Franken geschätzt. Die

finalen Kostenträger sind die Betreiber bzw. die Eigentümer der Ladeeinrichtungen mit 652 Millionen Franken und der Bund mit insgesamt 750 Millionen Franken, wovon 70 Millionen Franken beim Bund als Personal- und Sachkosten anfallen. Bei den restlichen 681 Millionen Franken handelt es sich um Entschädigungen an die Vollzugstellen.

Die Höhe der Kosten hängt massgeblich von der Anzahl der Ladeeinrichtungen ab. Für das Mengengerüst zu den Ladeeinrichtungen wurde auf eine Studie des BFE⁸⁸ zur künftigen Ladeinfrastruktur abgestützt und dabei das Szenario «Ladewelt Bequem» verwendet. Dieses Szenario entspricht den massgebenden Schlussfolgerungen in der BFE-Studie, wonach Steckerfahrzeuge – wenn immer möglich – an privaten Ladestationen auf bestehenden Abstellplätzen zu Hause laden können.

Abbildung 39: Übersicht zu den Gesamtkosten und den Kosten des Bundes

Angaben in Mio. Fr.	Vor 2030	2030–2034	2035–2039	Total
Pauschale Steuer (Übergangslösung und permanent)	3	220	57	280
- Implementierung (Personal-/Sachkosten Bund)	3	---	---	3
- Betrieb	---	220	57	277
<i>davon direkte Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)</i>	---	10	9	19
<i>davon Entschädigung Bund an Kantone</i>	---	210	48	258
Ladestromsteuer	---	448	674	1'122
- Implementierung	---	448	89	537
- <i>Nachrüstung Ladeeinrichtungen</i>	---	424	---	424
- <i>Übrige Implementierung</i>	---	24	89	113
<i>davon direkte Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)</i>	---	8	1	9
- Betrieb	---	---	585	585
<i>davon direkte Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)</i>	---	---	38	38
Total Kosten (pauschale Steuer u. Ladestromsteuer)	3	667	731	1'402
Aufteilung Kosten	3	667	731	1'402
- Kosten Bund (Personal-/Sachkosten)	3	18	49	70
- Entschädigung Bund an Kantone	---	210	48	258
- Entschädigung Bund an Verteilnetzbetreiber	---	14	392	406
- Entschädigung Bund an Datenplattformbetreiber	---	2	15	17
- Ladeeinrichtungsbetreiber (Nachrüstung u. Betrieb)	---	424	228	652
Bruttoeinnahmen				16'800
Anteil Vollzugskosten in % der Bruttoeinnahmen				8,3%

Wegen Rundungsdifferenzen können aufaddierte Werte leicht vom Total abweichen.

⁸⁸ Bundesamt für Energie, Verständnis der Ladeinfrastruktur 2050 – wie lädt die Schweiz in Zukunft?, Mai 2023

Pauschale Steuer (Übergangslösung und permanent für «Kleinfahrzeuge»)

Bei der pauschalen Steuer wird nur ein geringer Teil als Implementierungskosten ausgewiesen, da die Erhebung durch die kantonalen Strassenverkehrsämter erfolgt, die dafür vom Bund entschädigt werden. Diese Entschädigungen erscheinen als Betriebskosten, umfassen jedoch auch die in den Kantonen anfallenden Implementierungskosten. Die Implementierungskosten für das Zentralsystem beim Bund sowie die Integration der kantonalen Strassenverkehrsämter in dieses System trägt hingegen der Bund. Diese belaufen sich auf 3 Millionen Franken und fallen bereits vor 2030 an, da das System ab diesem Zeitpunkt betriebsbereit sein muss.

Ladestromsteuer

- **Implementierungskosten Nachrüstung:** Diese Position umfasst die Kosten für die Nachrüstung der nicht den Anforderungen entsprechenden Ladeeinrichtungen (s. Ziff. 6.2.1). Diese Kosten im Umfang von 424 Millionen Franken werden von den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen getragen.
- **Übrige Implementierungskosten:** Hierunter fallen die allgemeinen Projektkosten beim Bund, wie z.B. das Projektteam, die Erweiterung der im StromVG vorgesehenen Datenplattform (für die Zwecke der Erhebung der Ladestromsteuer), die Kosten für die Informationskampagne sowie der zusätzliche Personalaufwand während der Ramp-up-Phase des Erhebungssystems. Ebenfalls zu den übrigen Implementierungskosten zählen die Kosten für die Einrichtung der notwendigen IT-Systeme bei den VNB.
- **Betriebskosten:** Diese umfassen die allgemeine Organisation und Informationsvermittlung sowie die Betriebskosten der IT-Systeme, der Schnittstellen und der Datenplattform. Ein wesentlicher Kostenfaktor ist der Personalaufwand bei der Bundesbehörde, insbesondere für die Leitung der Organisation, Audits bei den VNB, die Bearbeitung von Beschwerden. Bei den VNB fallen zudem bedeutende Kosten für die Beziehungspflege (Customer Relationship Management; CRM) mit den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen sowie für die Nutzerverwaltung und das Inkasso an. Der Bund entschädigt die am Vollzug beteiligten Stellen (Kantone, VNB, Datenplattformbetreiber) für ihre Aufgaben aus den Steuereinnahmen.
Zudem entstehen laufende Kosten für Wartung und Betrieb von MID-Zählern und Kommunikationsschnittstellen bei den Ladeeinrichtungen bzw. bei deren Betreiberinnen und Betreibern.

Auswirkungen auf den Bund als Abgabe-/Steuersubjekt

Neben den bereits erwähnten Auswirkungen auf den Bund als Vollzugsbehörde sind weitere personelle und finanzielle Konsequenzen zu erwarten, da der Bund auch einen grossen Fuhrpark unterhält und Ladeeinrichtungen betreibt. Mit der Vernehmlassungsvorlage wird auch der Bund abgabe- bzw. steuerpflichtig, was entsprechenden Aufwand verursacht. Je nach gewählter Variante unterscheiden sich innerhalb der Bundesverwaltung die Zuständigkeiten, Prozesse und der damit verbundene Aufwand.

Die Ausarbeitung einer Umsetzungslösung für den Bund als abgabe-/steuerpflichtiges Subjekt erfordert umfassende Abklärungen und die Mitwirkung vieler Stellen. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit soll die Ausarbeitung dieser Lösung erst nach dem Entscheid über die bevorzugte Variante erfolgen. Dabei sind auch die entstehenden personellen und finanziellen Auswirkungen darzustellen. Auf Basis dieser Kosten kann geprüft werden, ob der Bund eine im Gesetzesentwurf vorgesehene Sonderregelung – etwa ein vereinfachtes Verfahren – beanspruchen soll, da es sich um eine sehr grosse Anzahl von Fahrzeugen und Ladeeinrichtungen – bei gleichzeitig geringem Steuerrisiko – handelt. In der Botschaft können die Konsequenzen für den Bund als steuerpflichtiges Subjekt ausgewiesen werden.

8.1.2 Personell (Bund)

Bei der Erhebung der Steuer auf Ladestrom handelt es sich um eine neue Aufgabe, die zusätzlichen Personalbedarf auslöst. Wie bei anderen Abgaben und Steuern auch, wird der Aufwand zur Steuererhebung über die Bruttoeinnahmen der Steuer finanziert. Netto entstehen beim Bund somit keine zusätzlichen Kosten. In den obenstehend erwähnten Vollzugskosten des Bundes sind auch die Unterbringungskosten für die zusätzlichen Vollzeitstellen enthalten. Die dafür notwendigen Mittel werden zu gegebener Zeit finanzwirksam in das Budget des BBL transferiert.

Pauschale Steuer (Übergangslösung und permanent für «Kleinfahrzeuge»)

Auf Stufe Bund besteht für die Übergangslösung gemäss einer ersten Schätzung ein Bedarf von 2–4 Vollzeitstellen. Damit soll die generelle Zuständigkeit sichergestellt werden sowie die anfallenden Vollzugsaufgaben wie Information und Betreuung der kantonalen Vollzugsstellen, Behandlung von Beschwerden gegen Verfügungen der kantonalen Vollzugsstellen, Prüfung der Finanzflüsse.

Ladestromsteuer

Für den Vollzug der Ladestromsteuer besteht gemäss einer ersten Schätzung ein Bedarf von circa 30 Vollzeitstellen. In einer ersten Phase vor 2035 müssen die neue Organisationseinheit und die notwendigen Systeme (z.B. Festlegen der Anforderungen an Datenplattform) aufgebaut sowie die Verteilnetzbetreiber (welche die Steuer erheben) instruiert und betreut werden. Während der Betriebsphase ist insbesondere die Information und Betreuung der Verteilnetzbetreiber sowie die Aufsicht über die Verteilnetzbetreiber (periodische Kontrollen), die Behandlung von Sonderfällen und Beschwerden gegen Verfügungen der Vollzugsstellen (VNB) und die Prüfung der Finanzflüsse sicherzustellen.

8.1.3 Mehrwertsteuer

Übergangslösung mit pauschaler Steuer

Die pauschale Steuer der Übergangslösung ist nicht mehrwertsteuerpflichtig (s. nachfolgender Exkurs) und generiert dem Bund daher keine Mehrwertsteuereinnahmen. Somit ergeben sich gegenüber der heutigen Situation mit den Mineralölsteuern geringe Mindereinnahmen für den allgemeinen Bundeshaushalt (s. auch Ziff. 2.1.5).

Ladestromsteuer

Die Ladestromsteuer unterliegt nur teilweise der Mehrwertsteuer (s. nachfolgender Exkurs). Der Bund generiert somit mit der Ladestromsteuer gewisse Mehrwertsteuereinnahmen. Da die Ladestromsteuer jedoch nicht in jedem Fall mehrwertsteuerpflichtig ist, ergeben sich gegenüber der heutigen Situation mit den Mineralölsteuern Mindereinnahmen. Im Gegensatz zur Variante «Fahrleistung», bei welcher die MWST in einem ersten Schritt in jedem Fall wegfällt und damit über eine höhere Abgabe und entsprechende Verteilung der Abgabeeinnahmen kompensiert werden kann, ist bei der Variante «Ladestrom» keine Kompensation möglich, da es sonst in gewissen Fällen faktisch zu einer «MWST-Doppelbesteuerung» kommen würde.

Exkurs: Unterliegen die Steuern der Variante «Ladestrom» der Mehrwertsteuer?

Ladestromsteuer:

Grundsätzlich unterliegt die Steuer auf Ladestrom nicht der MWST, wenn sie vom Bund erhoben wird. Dies liegt daran, dass der Bund in diesem Fall keine konkrete Leistung an die Steuerpflichtigen erbringt, sondern die Steuer insbesondere zur Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet. Es besteht somit kein mehrwertsteuerliches Leistungsaustauschverhältnis zwischen dem Bund, der die Steuer erhebt, und den Personen, die diese Steuer schulden. Anders verhält es sich jedoch, wenn ein mehrwertsteuerpflichtiger Betreiber einer Ladeeinrichtung die Steuer auf Ladestrom zusammen mit dem gelieferten Strom an die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen weiterverrechnet. In diesem Fall wird die Ladestromsteuer – ähnlich wie die Mineralölsteuer bei der Treibstofflieferung – Teil der Bemessungsgrundlage für die Mehrwertsteuer. Der Betreiber der Ladeeinrichtung gilt dabei als Leistungserbringer, der Fahrzeughalter als Leistungsempfänger. Gemäss Artikel 24 Absatz 1 des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009⁸⁹ (MWSTG) gehört die vom Leistungserbringer (Betreiber der Ladeeinrichtung) geschuldete Steuer auf Ladestrom zur Bemessungsgrundlage der Mehrwertsteuer und unterliegt damit der Mehrwertsteuer zum Normalsatz von derzeit 8,1 Prozent.

Fazit: Die Ladestromsteuer unterliegt grundsätzlich zwar nicht der MWST, kann jedoch je nach Konstellation trotzdem der Mehrwertsteuer unterliegen. Zur Beurteilung muss daher stets geprüft werden, wer die Steuer auf Ladestrom wem (weiter)verrechnet.

⁸⁹ SR 641.20

Pauschale Steuer:

Die pauschale Steuer, welche die kantonale Vollzugsstelle im eigenen Namen den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern in Rechnung stellt, unterliegt nicht der Mehrwertsteuer (s. Art. 18 Abs. 2 Bst. I MWSTG und Ziff. C.2.2 der MWST-Brancheninfo 19⁹⁰). Die kantonalen Vollzugsstellen haben die pauschale Steuer den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern deshalb ohne Ausweis der Mehrwertsteuer zu fakturieren.

Hinweis: Die hier unter Ziffer 8.1 aufgeführten finanziellen und personellen Auswirkungen basieren auf einer groben Schätzung. Im Hinblick auf die Erarbeitung der Botschaft ans Parlament werden die Investitions- und Betriebskosten sowie der Personalbedarf nochmals überprüft und die Reserve für Kostengenauigkeiten möglichst reduziert.

8.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Kantone, Gemeinden, urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete erhalten direkt oder indirekt diverse Beiträge aus zweckgebundenen Einnahmen der SFSV bzw. aus dem NAF. Die Einführung der neuen Steuer sichert die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen der SFSV bzw. des NAF. Somit profitieren Kantone, Gemeinden, urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete gleichermassen von der Einführung der neuen Steuer.

8.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die generellen Überlegungen betreffend die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft sind bei der Variante «Ladestrom» dieselben wie bei der Variante «Fahrleistung». Es kann in diesem Punkt daher auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.3 verwiesen werden.

Aus Sicht der Volkswirtschaft – in Abweichung zu den Auswirkungen bei der Variante «Fahrleistung» – zu erwähnen sind jedoch die durch die Ladestromsteuer verursachten erheblichen Kostensteigerungen beim Güterverkehr. Der Einheitstarif führt dazu, dass die Steuerlast für elektrisch angetriebene schwere Nutzfahrzeuge deutlich höher ausfällt als für fossil angetriebene Fahrzeuge, da mit einem Einheitstarif keine zu den Mineralölsteuern äquivalente Besteuerung möglich ist (s. auch Ziff. 8.6.2).

8.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Mit der Steuer auf dem Ladestrom wird grundsätzlich eine Gleichbehandlung zwischen Elektrofahrzeugen und konventionell angetriebenen Fahrzeugen erreicht. Für Personen, welche bereits vor Einführung der Steuer ein Elektroauto besitzen, entstehen mit der Einführung der Steuer zusätzliche Kosten.

Die pauschale Steuer der Übergangslösung unterscheidet sich in ihrer Wirkung von der definitiven Lösung mit der Ladestromsteuer. Daher werden die Auswirkungen der beiden Lösungen nachfolgend getrennt betrachtet.

Übergangslösung mit pauschaler Steuer

Fehlende Äquivalenz / Benachteiligung von Personen mit geringer Fahrleistung: Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen, die nur geringe Entfernungen zurücklegen, müssen mit Einführung der pauschalen Steuer einen vergleichsweise hohen Steuerbetrag zahlen. Dieser Betrag wird entsprechend höher ausfallen als die Mineralölsteuern, die Halterinnen und Halter von Verbrennerfahrzeugen mit einem ähnlichen Fahrprofil entrichten.

Ladestromsteuer

Der Tarif der Ladestromsteuer orientiert sich am Status quo und ist so ausgelegt, dass Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen grundsätzlich einen zu den Mineralölsteuern äquivalenten Steuerbetrag

⁹⁰ <https://www.gate.estv.admin.ch/mwst-webpublikationen/public/pages/sectorInfos/tableOfContent.xhtml?publicationId=1004706>

entrichten, wenn sie an einer registrierten Ladeeinrichtung Energie beziehen. Aufgrund dieser Ausgestaltung der Ladestromsteuer ist theoretisch gewährleistet, dass die Auswirkungen auf die Gesellschaft gering sind. Trotzdem führt die Ladestromsteuer zu einigen erwähnenswerten Auswirkungen.

- **Kosten der Nachrüstung:** In der Übergangsphase müssen viele Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen ihre Stationen nachrüsten oder ganz ersetzen, was pro Ladepunkt Kosten von 250 Franken für eine Nachrüstung und bis zu 1500 Franken für einen Ersatz verursachen kann. Insgesamt könnten sich die Nachrüstkosten auf bis zu 424 Millionen Franken belaufen, in Abhängigkeit der Anzahl effektiv nachzurüstender bzw. zu ersetzender Ladeeinrichtungen (s. Ziff. 6.2.1).
- **Betriebskosten Ladeeinrichtungen:** Für die Wartung und den Betrieb von MID-Zählern und Kommunikationsschnittstellen bei den Ladeeinrichtungen entstehen den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen im Zeitraum 2035–2039 Kosten bis zu 228 Millionen Franken (abhängig von der Anzahl tatsächlich betriebener Ladeeinrichtungen). Pro Ladepunkt werden Kosten im Umfang von 15 Franken pro Jahr geschätzt.⁹¹
- **Doppelbesteuerung bei Motorrädern:** Für Halterinnen und Halter von Motorrädern, die nicht nur an der Haushaltssteckdose, sondern auch über leistungsstärkere Ladeeinrichtungen (wie Schnellladestationen oder Wallboxen) laden möchten, entsteht eine Doppelbesteuerung beim Laden an registrierten Ladeeinrichtungen: Sie zahlen sowohl die pauschale Steuer als auch die Ladestromsteuer beim Laden an diesen Stationen.
- **Nachteile für Personen ohne Garage:** In kalten Regionen kann es problematisch sein, wenn die Batterie eines Fahrzeugs bei niedrigen Temperaturen entladen wird, ohne dass das Fahrzeug bewegt wurde. In solchen Fällen kann es dazu kommen, dass die Ladestromsteuer anfällt, obwohl das Auto nicht in Betrieb ist. Dies kann vor allem Besitzerinnen und Besitzer von Fahrzeugen ohne Garage oder in besonders kalten Gegenden benachteiligen.
- **Grössere Umgehungsmöglichkeiten für Personen mit Einfamilienhaus:** Es besteht die Gefahr, dass die Ladestromsteuer umgangen wird, indem insbesondere in privaten bzw. geschlossenen Garagen in Einfamilienhäusern Elektrofahrzeuge an einer nicht registrierten Ladeeinrichtung, an einfachen Haushalts- oder Industriesteckdosen geladen werden und damit keine Ladestromsteuer entrichtet wird. Da es sich hierbei um von aussen nicht einsehbare Vorgänge handelt, ist eine Kontrolle bzw. Überwachung schwierig. Personen, die an öffentlichen Ladestationen oder in Mehrparteiengebäuden ihr Elektrofahrzeug laden, haben weniger Möglichkeiten zur Steuerumgehung als Personen mit Einfamilienhaus und eigener Garage.
- **Ungleichbehandlung durch die Mehrwertsteuerregelung beim Laden von Elektrofahrzeugen:** Die aktuelle Regelung zur Erhebung der MWST führt zu einer potenziellen Ungleichbehandlung beim Bezug von Ladestrom, abhängig davon, unter welcher Konstellation der Strom bezogen wird. In bestimmten Situationen unterliegt die Ladestromsteuer der MWST, während in anderen Fällen keine MWST anfällt (s. Exkurs Ziff. 8.1.3). Personen mit Einfamilienhaus, die ihr Elektrofahrzeug zu Hause laden, bezahlen bspw. keine Mehrwertsteuer, da sie den Ladestrom direkt über den eigenen Haushaltsanschluss beziehen und keine Weiterverrechnung durch einen Betreiber erfolgt. Im Gegensatz dazu müssen Personen, die ihr Fahrzeug an öffentlichen Schnellladestationen aufladen, 8,1 Prozent MWST auf die Ladestromsteuer bezahlen.

8.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die generellen Überlegungen betreffend die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge in Bezug auf eine mögliche Verlangsamung der Entwicklung der Elektromobilität sind dieselben wie bei der fahrleistungsabhängigen Abgabe. Es kann in diesem Punkt daher auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.5 verwiesen werden.

⁹¹ Als Grundlage für diese Schätzung wurde der Bericht «Erfassung und Transfer von Nutzungsdaten für Speicher mit Endverbrauch», BFE, Juli 2024 verwendet. www.bfe.admin.ch > Versorgung > Vorlage für eine sichere Stromversorgung > Studien

Übergangslösung mit pauschaler Steuer

Pauschale Steuern erhöhen die variablen Kosten eines Fahrzeuges nicht. Im Vergleich mit den Mineralölsteuern kommt die Übergangslösung mit der pauschalen Steuer somit quasi einer Reduktion der variablen Kosten gleich. Eine Reduktion der variablen Kosten führt unter sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen aufgrund der Anreizwirkungen zu mehr Verkehr. Die Übergangslösung hat somit tendenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt, jedoch nur im Vergleich mit der Ladestromsteuer oder der fahrleistungsabhängigen Abgabe, nicht aber gegenüber dem Status quo (keine Abgabe).

Ladestromsteuer

Die Ausführungen unter Ziffer 4.5, wonach die Vorlage negative Auswirkungen auf die Umwelt hätte, wenn die Einführung der Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu einer signifikanten Verlangsamung der Entwicklung der Elektromobilität führen würde, gilt auch für die Ladestromsteuer. Davon ist aber auch bei der Ladestromsteuer im Grundsatz nicht auszugehen. Allerdings gilt es zu beachten, dass die variablen Kosten bei den schweren Güterfahrzeugen aufgrund des Einheitstarifs deutlich ansteigen werden. Dies dürfte die Elektrifizierung der Güterverkehrsflotte verlangsamen und dadurch potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Die Einführung der Ladestromsteuer dürfte langfristig, wenn der Grossteil der Fahrzeugflotte aus Elektrofahrzeugen besteht, auch positive Effekte auf die Umwelt haben: Die Steuer erhöht die variablen Kosten für Fahrten mit Elektrofahrzeugen und führt dadurch zu einer leichten Reduktion der Fahrleistung. Damit sinken auch die negativen Umweltwirkungen des Betriebs von Elektrofahrzeugen (bspw. Feinstaub aufgrund Reifenabrieb, externe Kosten der Stromerzeugung, Lärm etc.).

8.6 Andere Auswirkungen

8.6.1 Verkehrliche Auswirkungen

Die Übergangslösung mit der Anwendung der pauschalen Steuer hat im Vergleich zur heutigen Situation, bei der Elektrofahrzeuge bzw. der Ladestrom nicht besteuert wird, kaum verkehrliche Wirkungen, da die pauschale Steuer die variablen Kosten einer Fahrt nicht verändert. Die Ladestromsteuer hat ebenfalls keine grossen Auswirkungen auf den Verkehr und wirkt sehr ähnlich wie die fahrleistungsabhängige Abgabe.

8.6.2 Auswirkungen auf den Güterverkehr

Damit die Ladestromsteuer für schwere Nutzfahrzeuge ungefähr äquivalent zu den Mineralölsteuern wäre, müsste der Einheitstarif etwa 14 Rappen pro Kilowattstunde betragen. Da jedoch die dominierende Fahrzeugart der Personenwagen den Einheitstarif zu einem Grossteil bestimmt (s. Ziff. 6.1.3.2), beträgt der Einheitstarif 22,8 Rappen pro Kilowattstunde. Aus diesem Grund ist die Ladestromsteuer für schwere Nutzfahrzeuge nicht äquivalent bzw. führt zu deutlich höheren steuerlichen Belastungen als die Mineralölsteuer.

Die damit verbundenen höheren Betriebskosten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor könnten die Elektrifizierung des Fahrzeugparks bei schweren Nutzfahrzeugen verzögern. Dies würde zu erhöhten CO₂- und Luftschadstoffemissionen führen.

8.6.3 «Ladetourismus»

Tanktourismus bezeichnet das gezielte Tanken in einem Nachbarland, um von niedrigeren Preisen zu profitieren, die meist auf Unterschiede bei den Mineralölsteuern zurückzuführen sind. Ein ähnlicher Effekt ist durch die Einführung der Ladestromsteuer in der Schweiz zu erwarten. Diese Steuer (22,8 Rp./kWh) erhöht den Preis für das Laden in der Schweiz um 14 Franken bei einer typischen Ladung von 60 Kilowattstunden. Dadurch entstehen Preisunterschiede zum Ausland, die, sofern andere Länder keine ähnliche Steuer einführen, zu Ladetourismus führen und die Einnahmen aus der Ladestromsteuer verringern könnten, resp. mit der Ladestromsteuer würden im Durchschnitt pro Fahrzeug nicht dieselben Einnahmen generiert werden können wie mit den Mineralölsteuern.

Sobald bidirektionales Laden etabliert ist, wäre theoretisch auch ein «Stromimport» möglich, indem im Ausland nicht besteuert Strom geladen wird, welcher anschliessend an einer Schweizer Ladestation zurückgegeben wird und dafür die Ladesteuer rückerstattet würde.

8.6.4 Potenzial für Umgehung und Betrug

Bei der Ladestromsteuer gibt es mehrere Umgehungsmöglichkeiten, die meist darauf beruhen, an nicht registrierten Ladeeinrichtungen zu laden. Dies kann verschiedene Formen annehmen: Laden mit dem Notladekabel an einer Haushaltssteckdose, mit einer mobilen Ladeeinrichtung an einer Industriesteckdose oder an einer nicht registrierten Wallbox. Selbst bei einer registrierten Wallbox zu Hause kann die Steuer umgangen werden, indem stattdessen die Haushaltssteckdose genutzt wird. Wird das Fahrzeug über Nacht (10 Std.) an einer Haushaltssteckdose geladen, reicht die über Nacht geladene Energiemenge bei einem Verbrauch von rund 18 kWh/100km für ca. 100 Kilometer. Diese Reichweite genügt im Alltag den meisten Nutzerinnen und Nutzern.

Zusätzlich kommt hinzu, dass im Rahmen von bidirektionalem Laden (s. Exkurs Ziff. 6.2.1) unrechtmässig Steuerrückerstattungen erwirkt werden könnten. Dies könnte dann der Fall sein, wenn ein Fahrzeug an einer nicht registrierten Ladeeinrichtung geladen und die gespeicherte Energie anschliessend über eine registrierte Ladeeinrichtung zurück ins Netz eingespeist wird. Weiter könnte die Einspeisung von Energie an einer registrierten Ladeeinrichtung über eine zwischengeschaltete stationäre Batterie, beispielsweise mit Energie aus einer PV-Anlage, erfolgen. In beiden Fällen würde die Steuer zurückerstattet, obwohl auf die zurückgespeiste Ladestrommenge vorgängig keine Steuer erhoben wurde.

Es bleibt unklar, in welchem Umfang die Umgehung genutzt wird. Mögliche Gründe, die dem Anreiz der Umgehung entgegenwirken, könnten Sicherheitsrisiken und Effizienz Nachteile sein. Das Laden an Haushaltssteckdosen ist zwar möglich, Haushaltssteckdosen sind jedoch nicht auf Dauerbelastungen von bis zu 16 Ampere ausgelegt, wie sie von vielen Ladegeräten benötigt werden. Über längere Zeit kann dies zu Überhitzung der Steckdosen und Leitungen, im Extremfall sogar zu Bränden führen. Wallboxen hingegen sind für solche Dauerlasten konzipiert und bieten zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen wie Fehlerschutzschalter. Ausserdem sind sie effizienter: Während beim Laden über Haushaltssteckdosen bis zu 30 Prozent der Energie verloren gehen, liegt der Verlust bei Wallboxen bei etwa 10 Prozent. Die durchschnittliche Differenz zwischen Laden an einer Haushaltssteckdose und einer Wallbox lag in einem Test des ADAC bei rund 8 Prozentpunkten⁹².

Die Ladestromsteuer könnte aber auch dazu führen, dass Nutzerinnen und Nutzer vermehrt auf unsichere und ineffiziente Haushaltssteckdosen ausweichen, um die Ladestromsteuer einzusparen. Durch die Einführung der Ladestromsteuer könnten somit indirekt das Brandrisiko und der Stromverbrauch steigen.

9 Rechtliche Aspekte Variante «Ladestrom»

9.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich auf den neuen Buchstaben f von Artikel 131 Absatz 1 BV. Diese Bestimmung ermächtigt den Bund, eine besondere Verbrauchssteuer auf Antriebsmittel von Motorfahrzeugen, die nicht mit Treibstoffen nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e angetrieben werden, zu erheben.

Nach dem abgaberechtlichen Legalitätsprinzip müssen Steuern und Abgaben in einem Gesetz im formellen Sinn festgeschrieben werden, welches zudem die wesentlichen Bestimmungen bezüglich des Steuerobjekts, des Steuerobjekts, der sachlichen (und allenfalls zeitlichen) Bemessung inklusive des Steuer- bzw. Abgabesatzes enthält. Weiter sind, soweit es die Art der Steuer zulässt, insbesondere die Grundsätze der Allgemeinheit und der Gleichmässigkeit der Besteuerung sowie der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beachten. Diese in Artikel 127 Absätze 1 und 2 BV verankerten Grundsätze der Besteuerung sind vorliegend eingehalten.

⁹² <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/ladeverluste-elektroauto-studie/>

9.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Während der Übergangsphase (2030–2034) wird bei ausländischen Fahrzeugen keine pauschale Steuer erhoben, wie dies für inländische Fahrzeuge der Fall ist. Auch ab 2035 kommt die in Ausnahmen erhobene pauschale Steuer für einen kleinen Teil der inländischen Fahrzeuge (Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motorfahrräder) für ausländische Fahrzeuge nicht zur Anwendung.

Mit der Einführung der Steuer auf Ladestrom (ab 2035) gilt für das Laden von Elektrofahrzeugen an Ladeeinrichtungen für in- und ausländische Fahrzeuge die gleiche steuerliche Regelung. Damit entrichten auch Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von ausländischen Fahrzeugen die Steuer auf Ladestrom, wenn sie in der Schweiz ihr Fahrzeug aufladen. Somit verhält sich die Besteuerung des Ladestroms analog der bestehenden Mineralölsteuer.

Die Ausführungen zur Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz bei der Variante «Fahrleistung» unter Ziffer 5.2 gelten sinngemäss auch für die Variante «Ladestrom». Die Variante «Ladestrom» ist mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft vereinbar. Weitere internationale Verpflichtungen der Schweiz, die der Steuer auf Ladestrom entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

9.3 Erlassform

Nach Artikel 140 Absatz 1 Buchstabe a BV unterliegen Änderungen der Bundesverfassung dem obligatorischen Referendum und werden Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet. Die Änderungen der Artikel 86 und 131 BV erfolgen daher in der Form eines referendumspflichtigen Bundesbeschlusses (Art. 163 Abs. 2 BV).

Wichtige rechtsetzende Bestimmungen bedürfen einer Regelung in einem Gesetz im formellen Sinne (164 Absatz 1 BV). Als rechtsetzend gelten Bestimmungen, die in unmittelbar verbindlicher und generell-abstrakter Weise Pflichten auferlegen, Rechte verleihen oder Zuständigkeiten festlegen (Art. 22 Abs. 4 ParlG). Mit der Vorlage erhebt der Bund bei den Pflichtigen eine Ladestromsteuer. Gleichzeitig werden Zuständigkeiten für die Erhebung der Steuer festgelegt. Damit greift der Bund in generell-abstrakter Weise in die Rechte von natürlichen und juristischen Personen ein. Die vorliegenden Bestimmungen sind daher von der Bundesversammlung in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen (Art. 164 Abs. 1 Bst. c und d BV i.V.m. Art. 22 Abs. 1 ParlG).

9.4 Abgaberechtliche Einordnung

Die Ausführungen zur abgaberechtlichen Einordnung zur Variante «Fahrleistung» unter Ziffer 5.4 gelten sinngemäss auch für die Variante «Ladestrom». Bei der Variante «Ladestrom» findet jedoch mit dem Bezug des Ladestroms in gewissen Fällen eine Warenlieferung statt; entsprechend unterliegt auch die Steuer auf Ladestrom, gleich wie die Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer, wenn ein mehrwertsteuerpflichtiger Ladestrombetreiber die Steuer auf Ladestrom zusammen mit dem gelieferten Strom an die Halterin oder den Halter von Elektrofahrzeugen weiterfakturiert.

9.5 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Mit der Vorlage werden weder neue Subventionsbestimmungen (die Ausgaben über einem der Schwellenwerte nach sich ziehen) geschaffen, noch neue Verpflichtungskredite / Zahlungsrahmen (mit Ausgaben über einem der Schwellenwerte) beschlossen.

9.6 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Die Grundsätze des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz werden eingehalten. Die Aufgabenverteilung gewährleistet eine einheitliche Regelung. An der bisherigen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen ändert sich grundsätzlich nichts.

9.7 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Vorlage enthält keine neuen Subventionsbestimmungen.

9.8 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Gemäss Artikel 164 Absatz 1 BV sind insbesondere der Kreis der Abgabepflichtigen, sowie der Gegenstand und die Bemessung von Abgaben (Bst. d) sowie die Verpflichtungen der Kantone bei der Umsetzung und beim Vollzug des Bundesrechts (Bst. f) in einem Bundesgesetz zu regeln. Im vorliegenden Erlass sind diese Aspekte berücksichtigt.

Der Gesetzesentwurf enthält insofern Delegationsnormen zum Erlass von Verordnungsrecht, als der Bundesrat als Verordnungsinstanz innerhalb des vom Gesetz vorgegebenen Rahmens Verordnungsrecht erlassen darf. Diese Delegationen sind erforderlich, weil sie Regelungen betreffen, deren Konkretisierungsgrad die Gesetzesebene überschreiten würden. Aufgrund der vorgegebenen Leitlinien in den Gesetzesartikeln ist die Rechtsetzungsermächtigung des Gesetzes zudem hinreichend konkretisiert.

Vorliegend werden Rechtsetzungsbefugnisse in Artikel 3 Absätze 4 und 5, Artikel 10, Artikel 11 Absätze 2 und 3, Artikel 13 Absätze 1 und 2, Artikel 14 Absatz 3, Artikel 15 Absatz 3, Artikel 19 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 3 sowie in den Artikeln 24, 35 und 37 EFzStG delegiert. Zur Begründung wird auf die Erläuterungen zu den jeweiligen Bestimmungen verwiesen.

9.9 Datenschutz

9.9.1 Personendaten⁹³

Der Vollzug des vorliegenden Erlasses erfordert die Bearbeitung von Personendaten durch die kantonalen Strassenverkehrsämter, die VNB und die Bundesbehörde. Im Rahmen allfälliger Strafverfolgungen bei Widerhandlungen gegen das EFzStG werden besonders schützenswerte Personendaten durch die Bundesbehörde bearbeitet. Dafür ist soweit erforderlich im vorliegenden Gesetz eine entsprechende Grundlage vorgesehen. Für die Bearbeitung von nicht besonders schützenswerten Personendaten genügt eine Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe, die im Nachgang zu dieser Vorlage durch den Bundesrat zu schaffen ist. Soweit Personendaten durch die kantonalen Strassenverkehrsämter im IVZ bearbeitet werden, gelten subsidiär die Bestimmungen zur Datenbearbeitung im Strassenverkehrsrecht (Art. 89d SVG sowie IVZV).

9.9.2 Erhebung der Steuer

Nach Artikel 5 Buchstabe i DSG gelten Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind, als Bundesorgane. Soweit diese Personen in Erfüllung dieser Aufgaben tätig werden, gelten für sie die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane (Art. 33–42 DSG). Soweit die kantonalen Strassenverkehrsämter und die VNB im Rahmen des vorliegenden Gesetzes mit der Bearbeitung von Personendaten betraut sind, gelten diese datenschutzrechtlich als Bundesbehörde.

Für die Erhebung der Steuer auf Ladestrom werden Mess- und Stammdaten bearbeitet. Bei den Messdaten handelt es sich um Angaben zur Menge an die Ladeeinrichtung zugeführte Elektrizität (kWh). Dabei wird entweder der Zählerstand (kWh) zu bestimmten Zeitpunkten erfasst oder die während einer Periode geflossenen Energiemenge. In welchen Intervallen der Stand des Zählers und in welchen Formaten die Energiemenge erfasst wird, ist zurzeit offen und wird nachgelagert auf Verordnungsstufe oder in Richtlinien der Elektrizitätsbranche aufgrund erhebungstechnischer Erfordernisse festgelegt. Die Steuer ist mindestens einmal pro Jahr zu erheben, so dass mindestens einmal pro Jahr der Zählerstand zu

⁹³ Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf können auch juristische Personen sein. Mit dem Inkrafttreten des neuen Datenschutzrechts am 1. September 2023 fallen Daten über juristische Personen nicht mehr in den Geltungsbereich des Bundesgesetzes vom 25. September 2020 über den Datenschutz. Analoge Bestimmungen für die Bearbeitung von Daten juristischer Personen durch Bundesorgane finden sich neu in den Artikeln 57r ff. des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010). Die Ausführungen zum Datenschutz unter Ziffer 9.9 des erläuternden Berichts, gelten daher mutatis mutandis ebenfalls für Daten juristischer Personen, die im Rahmen der Steuererhebung nach diesem Gesetz bearbeitet werden.

erfassen ist. Um bei allfälligen Betriebsstörungen die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten sind jedoch kürzere Intervalle angebracht.

Bei den Stammdaten handelt es sich um Daten zur Identifikation der Ladeeinrichtung (z.B. ID-Nummer, Zuordnung zu einem Messpunkt/Stromzähler) und der damit verbundenen steuerpflichtigen Person. Bei den steuerpflichtigen Personen (als Betreiber/-in einer Ladeeinrichtung) kann es sich um natürliche oder um juristische Personen handeln. Auch die Stammdaten sollen nachgelagert aufgrund der erhebungstechnischen, organisatorischen und administrativen Erfordernisse soweit notwendig durch den Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt oder aber in Form von Richtlinien durch die zuständige Bundesbehörde oder die Strombranche näher definiert werden.

Bei den Mess- und Stammdaten handelt es sich weder um besonders schützenswerte Personendaten noch soll bzw. kann mit diesen Daten ein Profiling durchgeführt werden. Die Regelung der Einzelheiten in Bezug auf den Datenschutz kann in der Folge vom Bundesrat auf Verordnungsstufe erfolgen.

Für die Erhebung der pauschalen Steuer (Übergangslösung und allgemeine Lösung für «Kleinfahrzeuge») wird einzig auf die bereits im IVZ erfassten Daten zur abgabepflichtigen Person und zum Fahrzeug abgestellt. Zusätzliche Personendaten werden nicht erhoben. Die notwendigen Anpassungen im SVG erfolgen im Rahmen der Änderung bestehenden Rechts zusammen mit der Gesetzesvorlage. Ausländische Fahrzeuge unterstehen in keinem Fall der pauschalen Besteuerung, weshalb vorliegend auf Ausführungen zu den datenschutzrechtlichen Vorgaben der EU (insb. Datenschutzgrundverordnung) verzichtet werden kann. Auch hier werden weder Personendaten bearbeitet noch soll bzw. kann mit diesen ein Profiling durchgeführt werden.

9.9.3 Strafverfolgung durch die Bundesbehörde

Widerhandlungen gegen das Gesetz bzw. Steuererhebung werden nach dem VStrR⁹⁴ verfolgt und beurteilt. In diesem Zusammenhang werden je nach Ausgang des Verfahrens auch besonders schützenswerte Personendaten bearbeitet. Die notwendigen datenschutzrechtlichen Grundlagen zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten durch die Bundesbehörde finden sich im Artikel 3 Absatz 4 des Gesetzesentwurfs. Entsprechend kann auf die Erläuterungen zu dieser Bestimmung verwiesen werden. Zusätzlich kommen die Bestimmungen über den Schutz von Personendaten im 3. Abschnitt des VStrR zur Anwendung.

9.9.4 Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen

Die Erhebung der vorliegenden Steuer setzt zwingend die Bearbeitung von Personendaten voraus. Gemäss Artikel 22 Absatz 1 DSGVO hat der für die Datenbearbeitung Verantwortliche vorgängig eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) zu erstellen, wenn eine Bearbeitung ein hohes Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Personen mit sich bringen kann. Ein hohes Risiko ergibt sich, insbesondere bei Verwendung neuer Technologien, aus der Art, dem Umfang, den Umständen und dem Zweck der Bearbeitung (Art. 22 Abs. 2 DSGVO). Eine erste Risikoprüfung im Rahmen der Erarbeitung des EFzStG hat ergeben, dass die geplante Datenbearbeitung voraussichtlich nicht zu einem hohen Risiko für die Grundrechte der betroffenen Personen führt, weshalb keine DSFA durchgeführt wurde. Ungeachtet dessen wäre die Erstellung einer DSFA im heutigen Zeitpunkt schon aufgrund der Konstellation, dass vorliegende zwei Varianten vernehmfasst werden, als unverhältnismässig zu beurteilen. Zur Sicherstellung des Datenschutzes ist vorgesehen, dass die datenschutzrechtlichen Risiken für die Grundrechte der betroffenen Personen nach dem Variantenentscheid für die Umsetzungsvariante unter Bezug des EDÖB noch einmal vertieft geprüft werden. Sollte sich aus der Prüfung die Notwendigkeit einer DSFA ergeben, dann wird eine solche parallel zur Erarbeitung der Botschaft durchgeführt.

⁹⁴ SR 313.0

10 Vergleich der Varianten

Die Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom» haben ihre jeweiligen Vor- und Nachteile, welche nachfolgend in die vier wichtigsten Aspekte unterteilt werden.

Einnahmensicherheit

Die Variante «Fahrleistung» bietet eine hohe Einnahmensicherheit, da sie geringe Umgehungs- und Manipulationsmöglichkeiten bietet und sicherstellt, dass ausländische Fahrzeuge ebenfalls besteuert werden. Darüber hinaus gibt es kein Risiko von Einnahmenverlusten aufgrund von Ladetourismus und die Lösung kann 2030 eingeführt werden.

Im Gegensatz dazu ist die Einnahmensicherheit bei der Variante «Ladestrom» geringer. Sie birgt ein Umgehungsrisiko und erfordert eine Übergangslösung mit einer pauschalen Steuer, die zu Mindereinnahmen führt. Einnahmen von ausländischen Fahrzeugen fallen während der Übergangslösung nicht an und danach nur, wenn diese in der Schweiz geladen werden. Ladetourismus ins Ausland dürfte die Einnahmen – je nach Preisstand für Ladestrom – zusätzlich schmälern.

Erhebung und Vollzug

Die Variante «Fahrleistung» ist hinsichtlich der Erhebung und des Vollzugs schneller umsetzbar und verursacht niedrigere Gesamtkosten (ca. 0,9 Mrd. Fr. für die Periode von 2030–2039). Sie erfordert weniger technische Installationen, da die Angaben über den Kilometerstand bzw. die Fahrleistung oft direkt genutzt werden können. Das Steuersubjekt ist einfacher zu identifizieren und die Kontrolle gestaltet sich einfacher resp. ist möglich und wenig aufwändig. Herausforderungen bestehen jedoch bei Fahrzeughalterwechseln oder bei der Verwendung von speziellen Kontrollschildern. Es bleibt offen, ob Anbieter oder Fahrzeughersteller Lösungen für die präzise Ermittlung der in der Schweiz gefahrenen Kilometer auf den Markt bringen werden.

Die Variante «Ladestrom» kann frühestens 2035 eingeführt werden und erfordert deshalb eine Übergangslösung mit separatem Vollzugssystem. Die technische Umsetzung ist anspruchsvoller, da die Ladeinfrastruktur dynamisch weiterentwickelt wird und Nachrüstungen erforderlich sind, was zu höheren Gesamtkosten führt (ca. 1,4 Mrd. Fr. für den Zeitraum 2030–2039). Die Identifikation des Steuersubjekts gestaltet sich komplexer (Eigentümer Ladeeinrichtung vs. Betreiber Ladeeinrichtung) und es existieren viele verschiedene Ladesituationen mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten (bspw. auch mobile Ladeeinrichtungen). Auf Kontrollmassnahmen wird verzichtet, weil diese aufwändig und kaum wirksam wären und auch die Akzeptanz fehlen dürfte, was das Umgehungsrisiko erhöht. Generell ist aufgrund der technischen Erfordernisse an die Ladeeinrichtungen und den damit verbundenen Implementierungsprozessen das Umsetzungsrisiko höher.

Beim Kostenvergleich kann zwischen der Gesamtsicht und der Bundessicht unterschieden werden. Der Unterschied besteht darin, dass bei der Gesamtsicht der Variante «Ladestrom» ein Teil der Kosten bei den Betreiberinnen und Betreibern der Ladeeinrichtungen anfällt (Kosten für Nachrüstung sowie den Betrieb zertifizierter Zähler und Kommunikationsschnittstellen). In der Bundessicht sind diese Kosten nicht enthalten, da sie nicht vom Bund getragen werden. Bei der Variante «Fahrleistung» besteht hingegen kein Unterschied zwischen Gesamt- und Bundessicht, da sämtliche Kosten vom Bund übernommen werden.

Abbildung 40: Kostenvergleich der Varianten

Angaben in Mio. Fr.	Variante Fahrleistung	Variante Ladestrom
Gesamtsicht		
Implementierungskosten	41	540
Betriebskosten für 10 Jahre (2030–2039)	857	862
Total Vollzugskosten	898	1'402
Bruttoeinnahmen für 10 Jahre (2030–2039)	17'900	16'800
Anteil Vollzugskosten in % der Bruttoeinnahmen	5,0%	8,3%
Bundessicht		
Vollzugskosten Bund (inkl. Entschädigungen an Vollzugsstellen)	898	750
Reinertrag Bund	17'002	16'050

Wegen Rundungsdifferenzen können aufaddierte Werte leicht vom Total abweichen.

Wahrnehmung durch Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter und Steuersubjekte

Obwohl die Variante «Fahrleistung» einfach zu verstehen ist und der Nutzung der Strasseninfrastruktur entspricht, könnte sie von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern als schwierig nachvollziehbarer Systemwechsel wahrgenommen werden, da sie von einer energiebasierten zu einer fahrleistungs-basierenden Bemessung übergeht, die zudem nach Fahrzeugart und Gewicht differenziert. Zudem könnte die Verwendung von Fahrzeugdaten Datenschutzbedenken und Misstrauen und damit Vorbehalte gegenüber dieser Variante hervorrufen. Mit der Selbstdeklaration steht misstrauischen Bürgern eine Option offen, bei der Fahrzeugdaten zwar genutzt, aber nicht automatisch oder digital übermittelt werden. Positiv hervorzuheben ist zudem, dass die Anforderungen an Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter bezüglich ihrer Mitwirkung gering sind. Die Variante «Fahrleistung» könnte auch als gerechter angesehen werden, da sie eine Umgehung praktisch ausschliesst.

Die Variante «Ladestrom» bietet einen direkteren Zusammenhang zwischen Energieverbrauch und Fahrzeugnutzung, ähnlich der Mineralölsteuer («Laden ist wie tanken»). Sie benötigt keine Fahrzeugdaten, was in der Wahrnehmung der Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen als sehr guter «gefühlter» Datenschutz gewertet werden dürfte. Mit einem Einheitstarif ist das System gut verständlich. Anforderungen an die Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer gibt es keine, da diesen keine Mitwirkungspflicht zukommt (abgesehen davon, dass sie ihr Fahrzeug nur an registrierten Ladeeinrichtungen laden dürfen). Hingegen sind die Anforderungen an Betreiberinnen und Betreiber von Ladeeinrichtungen hoch, und die Aus- bzw. Nachrüstung gestaltet sich komplex und aufwändig. Die Möglichkeit, dass bestimmte Gruppen von Automobilistinnen und Automobilisten die Besteuerung leicht umgehen können, dürfte als unfair wahrgenommen werden.

Weitere Anreize und Nebenwirkungen

Die Variante «Fahrleistung» belastet den schweren Güterverkehr fiskalisch äquivalent zu den bisherigen Mineralölsteuern, erfordert jedoch bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen teilweise Sonderlösungen für ausländische Fahrzeuge. Sie schafft Anreize für kürzere Wege. Bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen wird der Abgabestarif pauschal um 50 % reduziert, und nicht die tatsächlich elektrisch gefahrene Strecke berücksichtigt; dadurch ist die Äquivalenz nicht immer gewährleistet.

Bei der Variante «Ladestrom» kommt hingegen ein Einheitstarif zur Anwendung, was beim Schwerverkehr zu einer deutlich höheren und damit zur Mineralölsteuer nicht äquivalenten fiskalischen Belastung führt. Die Variante bevorzugt energieeffiziente Fahrzeuge, zudem besteuert sie PHEV nach ihrem effektiven Verbrauch, was gerechter ist. Ein erheblicher Nachteil der Variante besteht darin, dass die

Steuer umgangen werden kann. Insbesondere Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften mit Zugang zu Haushalts- und allenfalls Industriesteckdosen (bspw. Einfamilienhausbesitzer/-in) haben eine relativ einfache Möglichkeit, die Steuer zu hinterziehen. Mögliche Doppelbesteuerungen bei pauschal besteuerten «Kleinfahrzeugen» beim Laden an registrierten Ladeeinrichtungen sowie die Ungleichbehandlungen bei der Mehrwertsteuerpflicht je nach Ladeort sind weitere Nachteile der Ladestromsteuer.

Die pauschale Steuer der Übergangslösung ist im Einzelfall nur selten fiskalisch äquivalent zu den Mineralölsteuern und benachteiligt Personen, die eine unterdurchschnittliche jährliche Fahrleistung ausweisen.

Fazit

Die Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom» bieten unterschiedliche Vor- und Nachteile, die sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssen. Die Variante «Fahrleistung» punktet mit hoher Einnahmesicherheit, geringeren Gesamtkosten und einer einfacheren Umsetzung. Allerdings bringt sie einen Systemwechsel mit sich, der in der Wahrnehmung der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter auf Widerstand stossen könnte, unter anderem aufgrund der Nutzung von Fahrzeugdaten im Falle der exakten Abrechnung der in der Schweiz zurückgelegten Fahrleistung.

Die Variante «Ladestrom» wirkt durch den direkten Zusammenhang von Energieverbrauch und Fahrzeugnutzung vertraut und bietet mit einem einheitlichen Tarif ein leicht verständliches System. Sie ist jedoch technologisch komplex, mit hohen Kosten und einer erst langfristig möglichen Umsetzung verbunden, die daher eine Übergangslösung erfordert. Hinzu kommen ein höheres Umsetzungsrisiko sowie die Gefahr von schwierig abschätzbaren Einnahmeverlusten durch Umgehung und Ladetourismus.

Insgesamt erscheint die Variante «Fahrleistung» robuster und effizienter, während die Variante «Ladestrom» an der herkömmlichen Energiebesteuerung gemäss den Mineralölsteuern ansetzt, jedoch mit grösseren Umsetzungshürden verbunden ist. Die Wahl hängt massgeblich davon ab, ob eine pragmatische Umsetzbarkeit oder eine stärkere Verbindung zur Energieverbrauchsbesteuerung priorisiert wird.

11 Abkürzungsverzeichnis

AC	Wechselstrom
API	Application Programming Interface
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAZG-VG	Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil der Abgabenerhebung und die Kontrolle des grenzüberschreitenden Waren- und Personenverkehrs durch das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG-Vollzugsaufgabengesetz, noch nicht in Kraft)
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BV	Bundesverfassung
CAPEX	Capital expenditure (Investitionskosten)
CN	Cellular Network (Mobilfunk)
CPO	Charge Point Operator
DC	Gleichstrom
EETS	European Electronic Toll Service (europäischer elektronischer Mautdienst)
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFAG	Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabengesetz)
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
EFzStG	Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuerengesetz)
EMP	Charge Point OperatorElectric Mobility Provider
EP	Energieperspektiven
EP27	Entlastungspaket 27
ESTI	Eidgenössisches Starkstrominspektorat
ESTV	Eidgenössische Steuerverwaltung
EU	Europäische Union
FAZG	Fahrzeuggruppen
FIN	Fahrzeugidentifikationsnummer
FzG	Fahrzeuggesamtgewicht / Gesamtzugsgewicht des Fahrzeuges (bei Fahrzeugkombinationen)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GLONASS	Globalnaja nawigazionnaja sputnikowaja sistema (globales Navigationssatellitensystem)
GNSS	Global navigation satellite system (globales Navigationssatellitensystem)
GPS	Global Positioning System (satellitengestütztes Navigationssystem der USA)
GSM	Global System for Mobile Communications
HABE	Haushaltsbudgeterhebungen
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
kg	Kilogramm
km	Kilometer
kW	Kilowatt
LEG	Lokale Elektrizitätsgemeinschaft

LKW	Lastwagen
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MaaS	Mobility as a Service
METAS	Eidgenössisches Institut für Metrologie
MID	Measuring Instruments Directive (EU-Richtlinie 2004/22/EG definiert die Anforderungen an die Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Messgeräten)
MinöSt	Mineralölsteuer
MinöStG	Mineralölsteuergesetz (SR 641.61)
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
MWST	Mehrwertsteuer
MWSTG	Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer (Mehrwertsteuergesetz, SR 641.20)
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
NR	Nationalrat
NSAG	Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, SR 741.71)
OBG	Ordnungsbussengesetz (SR 314.1)
OBU	On Board Unit
OCPP	Open Charge Point Protocol
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PS	Pferdestärke
PHEV	Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle (Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge)
PSVA	Pauschale Schwerverkehrsabgabe
PW	Personenwagen
Rp.	Rappen
RZU	Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SIM	Subscriber Identity Module
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
SR	Ständerat
StromVG	Bundesgesetz über die Stromversorgung (Stromversorgungsgesetz, SR 734.7)
StromVV	Stromversorgungsverordnung (SR 734.71)
SVAG	Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SR 641.81)
SVAV	Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SR 641.811)
SVG	Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01)
TCS	Touring Club Schweiz
UREK	Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VNB	Verteilnetzbetreiber (Betreiber des Elektrizitätsnetzes)
VStrR	Verwaltungsstrafrecht (SR 313.0)

VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41)
VZV	Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, SR 741.51)
WLTP	Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure
ZEV	Zusammenschluss zum Eigenverbrauch

12 Glossar

Begriff	Beschreibung
AC-Ladung	Ladevorgang, bei dem die Umwandlung von Wechselstrom auf Gleichstrom innerhalb des Fahrzeugs erfolgt.
Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen	Neue Abgabe, für welche ein neues Bundesgesetz auszuarbeiten ist (früher: Ersatzabgabe)
Batterieelektrisches Fahrzeug (Battery Electric Vehicle, BEV)	Werden ausschliesslich mit zugeführtem Strom aus einer externen Stromquelle angetrieben und besitzen eine Batterie und einen Ladeanschluss. Im vorliegenden Kontext werden sie den →Elektrofahrzeugen zugeordnet.
Batteriemanagementsystem (BMS)	Überwacht und regelt die Zustände der Batteriezellen
Bidirektionalität	Definiert bei Elektrofahrzeugen und Ladestationen die Möglichkeit, elektrische Energie in beide Richtungen fließen zu lassen, d. h. von der Ladestation zur Fahrzeugbatterie des Elektrofahrzeugs und in umgekehrter Richtung. Bidirektionale Ladestationen müssen als dezentrale Speicher behandelt werden. Vehicle-to-Grid (V2G): Fahrzeug zu Stromnetz Vehicle-to-Home (V2H): Fahrzeug zu Gebäude / Haushalt Vehicle-to-Load (V2L): Fahrzeug zu externen Geräten Vehicle-to-everything (V2X): Sammelbegriff für V2G, V2H und V2L
BIF	Bahninfrastrukturfonds
Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV)	Mit Wasserstoff angetriebenes Fahrzeug. Der Wasserstoff wird unter hohem Druck in einem Tank gespeichert, reagiert dann in der Brennstoffzelle mit Sauerstoff aus der Luft und erzeugt so Strom. Der Strom treibt einen Elektromotor an. Da der für den Antrieb erzeugte Strom nicht direkt aus einer externen Stromquelle zugeführt wird, werden Brennstoffzellenfahrzeuge vorliegend nicht den abgabepflichtigen Elektrofahrzeugen zugerechnet.
Cellular Network (CN)	Mobilfunknetz
DC-Ladung	Vorgang, bei dem die Umwandlung von Wechselstrom auf Gleichstrom innerhalb der Ladestation erfolgt.
Dedicated Short-Range Communications (DSRC)	Mikrowellen-Nahbereichskommunikation für die direkte, drahtlose Kommunikation von Fahrzeugen zu anderen Fahrzeugen oder Einrichtungen bzw. zur Infrastruktur (Vehicle-to-X, V2X)
Certificate of Conformity (COC bzw. eCOC)	Übereinstimmungsbescheinigung / Konformitätsbescheinigung bzw. elektronische Form der Übereinstimmungsbescheinigung Dokument des Herstellers zum Nachweis, dass ein Fahrzeug den Normen der EU entspricht bzw. eine EU-Typengenehmigung hat.
Eigenverbrauch	Unter Eigenverbrauch wird der unmittelbare Verbrauch des Stroms zeitgleich mit der Produktion am Ort der Produktion oder die zeitgleiche Speicherung und der spätere Verbrauch am Ort der Produktion verstanden.
Elektrofahrzeuge	Im vorliegenden Kontext werden Elektrofahrzeuge als Steckerfahrzeuge bzw. Steckerelektrofahrzeuge verstanden. Die Fahrzeuge werden ganz oder teilweise mit extern zugeführter elektrischer Energie (Strom) angetrieben und besitzen einen Ladeanschluss. Aufgrund dieser Definition sind →Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge und →batterieelektrische Fahrzeuge berücksichtigt.

Begriff	Beschreibung
	→Hybridfahrzeuge und →Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge ohne Ladeanschluss werden vorliegend nicht den abgabepflichtigen Elektrofahrzeugen zugeordnet.
European Electronic Toll Service (EETS)	Europäischer elektronischer Mautdienst
EW	Ein Unternehmen, die elektrische Energie erzeugt, transportiert und/oder vertreibt.
Fahrzeugart (FZA)	Art des Fahrzeugs, die über einen Code in der Typengenehmigung definiert ist.
Fahrzeuggruppen (FAZG)	Gruppe verschiedener →Fahrzeugarten
Fahrzeugkilometer (Fzkm)	gefahrte Kilometer der Fahrzeuge
Global navigation satellite system (GNSS)	<p>Globales Satellitennavigationssystem</p> <p>Folgende Begriffe sind hierbei relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Globalnaja nawigazionnaja sputnikowaja sistema (GLONASS): russisches Navigationssystem - Global Positioning System (GPS): US-amerikanisches Navigationssystem - Galileo: europäisches Navigationssystem
Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA)	<p>Bietet regelmässig aktualisierte Emissionsfaktoren für alle gängigen Fahrzeugkategorien. Das HBEFA umfasst eine detaillierte Datenbank (Status Quo und Prognose) mit Fahrzeugbeständen, Jahresfahrleistung und Emissionsfaktoren resp. Energieverbrauch. Die Daten liegen differenziert nach Fahrzeugkategorie (inkl. Motorfahräder und E-Bikes) und Antriebsart (Benzin, Dieselöl, CNG, LPG, elektrisch inkl. Unterscheidung PHEV und HEV) vor.</p> <p>Link zum HBEFA: https://www.hbefa.net/de/startseite</p>
Hybridfahrzeuge (Hybrid Electrical Vehicles, HEV)	Hybridfahrzeuge haben einen Verbrennungs- und einen Elektromotor. Der Antrieb kann durch beide Motoren gleichzeitig oder einzeln erfolgen, wobei rein elektrisch nur kurze Strecken gefahren werden können. Sie verfügen über keinen Ladeanschluss, sodass kein Strom über eine externe Stromquelle zugeführt werden kann.
Kilowatt (kW)	(Kilo-)Watt ist die elektrische Wirkleistung und definiert, wie viel Energie eine Ladestation freisetzt bzw. wie viel Energie das Fahrzeug benötigt. Mit kW wird die Leistung des Fahrzeugs angegeben. Ein kW entspricht 1,35962 PS.
Kilowattstunde (kWh)	Die (Kilo-)Wattstunde ist die elektrische Arbeit oder Energiemenge und definiert, wie viel Energie eine Ladestation oder ein Fahrzeug während der Ladung abgibt oder aufnimmt. Mit kWh werden der Verbrauch des Elektroautos (auf 100 km) und die an der Ladestation bezogene Energie gemessen.
Konventionelle Fahrzeuge	Fahrzeuge, für die ausschliesslich Benzin, Dieselöl oder Erdgas als Antriebsmittel verwendet wird und bei denen entsprechend Mineralölsteuern anfallen bzw. deren verwendete Treibstoffe dem Mineralölsteuergesetz unterliegen. Synonym zu Verbrennerfahrzeuge.
Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ)	Das ASTRA ist zuständig für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen in den Strassenverkehr sowie die Verkehrssicherheit. Hierfür betreibt es das zentrale Informationssystem Verkehrszulassung IVZ mit den Registern Personen, Fahrzeuge, Massnahmen und Auswertungen.

Begriff	Beschreibung
	Das IVZ ist eine relationale Datenbank und beinhaltet alle verkehrszulassungsrelevanten Daten (insbesondere Fahrzeuge und Fahrzeughalter/innen), was den Austausch zwischen den angeschlossenen Systemen ermöglicht, z.B. bei einem Kantonswechsel.
Ladeanlage	Eine Ladeanlage beinhaltet mehrere Ladestationen und idealerweise ein dazugehöriges Lastmanagementsystem.
Ladebetriebsart (Mode)	Beschreibt die Art der Verbindung zwischen Elektrofahrzeug und Stromnetz. Jede Ladebetriebsart weist spezifische Eigenschaften bezüglich der elektrischen Komponenten, der Kommunikationskomponenten und der Sicherheitskomponenten auf.
Ladeinfrastruktur	Diese beinhaltet eine Ladestation oder Ladeanlage sowie die dazugehörigen Installationen, Überstromunterbrecher, Mess- und Steuerleitungen, Lastmanagement, etc.
Ladepunkt	Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen, an der zur selben Zeit ein einziges Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann
Ladestation	Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen. Eine Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte beinhalten
Lastabwurf	Ein Mechanismus, der bei Überlastung des Stromnetzes automatisch Verbraucher vom Netz trennt, um die Netzstabilität zu gewährleisten
Lastwagen (LKW)	Schwere Nutzfahrzeuge für den Sachtransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen
Leichte Nutzfahrzeuge (LNF)	Leichte Motorwagen zum Sachtransport (Art. 11 Abs. 2 Bst. e VTS, Lieferwagen) mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,5 Tonnen
Lokale Elektrizitätsgemeinschaft (LEG)	In LEG erzeugen Teilnehmende (private Haushalte sowie Unternehmen) Energie, teilen sie untereinander und verbrauchen sie vor Ort. Im Gegensatz zu ZEV geht eine LEG über Grundstücksgrenzen hinaus. Eine LEG ist auf eine Gemeinde begrenzt; alle Teilnehmende müssen Kunden desselben VNB sein.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenverkehr mit Motorfahrzeugen für den Personentransport
Netzanschlussnehmer	Eigentümer/Betreiber der Ladestation/Betriebsinhaber oder Gebäudeeigentümer. Er muss die Ladestation durch einen konzessionierten Elektroinstallateur einbauen und melden lassen. Zudem ist er für die intakte und vorschriftsgemässe vorgelagerte Hausinstallation verantwortlich.
Notladekabel	Ein ICCB-Ladekabel, auch als Notladekabel bezeichnet, dient dazu, ein Elektroauto im Notfall an einer haushaltsüblichen Steckdose laden zu können. Kabel mit welchem an einer Steckdose mit 230 V geladen werden kann. Es wird bei den meisten Fahrzeugen mitgeliefert und sollte nur an von Elektrikern geprüften Installation (Steckdose, Zuleitung zur Steckdose, Absicherung) verwendet werden, um eine Beschädigung der Installation zu vermeiden.
On Board Unit (OBU)	Ein im Fahrzeug installiertes elektronisches Gerät zur Erfassung von Daten
On-Board-Diagnose (OBD)	Diagnoseschnittstelle zum Auslesen von Fahrzeugdaten. Während der Fahrt werden alle abgasbeeinflussenden Systeme überwacht. Siehe On-Board-Diagnose – Wikipedia

Begriff	Beschreibung
Open Plug & Charge Protocol (OPCP)	Das OPCP ist ein standardisiertes Protokoll der ISO 15118. Es definiert die Kommunikation zwischen Elektrofahrzeugen und Ladestationen und vereinfacht damit den Authentifizierungsprozess beim Laden von Elektrofahrzeugen.
Open Charge Point Protocol (OCPP)	Das Open Charge Point Protocol ist ein Kommunikationsprotokoll für die Interoperabilität zwischen Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Managementsystemen, das eine standardisierte Kommunikation ermöglicht.
Personenwagen	Leichte Motorwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Fahrzeugführerin und -führer (Art. 11 Abs. 2 Bst. a VTS) Schwerer Motorwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Fahrzeugführerin und -führer (Art. 11 Abs. 2 Bst. b VTS)
Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle, PHEV)	Haben einen Verbrennungs- und einen Elektromotor und verfügen über einen Ladeanschluss (engl. «Plug-in») für die Zuführung von Strom aus einer externen Quelle. Die Batterie ist grösser als bei den Hybridfahrzeugen (HEV), die elektrische Reichweite entsprechend höher. Im vorliegenden Kontext werden sie den →Elektrofahrzeugen zugeordnet.
Schwere Nutzfahrzeuge (SNF)	Fahrzeuge für den Sachentransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen (schwerer Motorwagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeug, Sattelschlepper)
Verbrennungsmotor	Im Verbrennungsmotor wird flüssiger oder gasförmiger Treibstoff in Energie umgewandelt.
Verbrennerfahrzeug	Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, bei denen meistens Benzin oder Dieselöl als Treibstoff verwendet wird. Synonym zu konventionellen Fahrzeugen.
Verteilnetz	Elektrizitätsnetz hoher, mittlerer oder niederer Spannung zum Zwecke der Belieferung von Endverbraucherinnen und Endverbrauchern oder Elektrizitätsversorgungsunternehmen
Verteilnetzbetreiber (VNB)	Ein Unternehmen, das für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des Verteilnetzes für elektrische Energie zuständig ist. Der VNB ist verantwortlich für die Verteilung des Stroms vom Übertragungsnetz zu den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern.
Wallbox	Ladestation, die für die Befestigung an einer Wand, auf einem Standfuss oder hängend von der Decke vorgesehen ist.
Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP)	Internationales, einheitliches Testverfahren für die Messung von Verbrauchs- und Abgaswerten von →Personenwagen und →leichten Nutzfahrzeugen. Das Verfahren simuliert eine durchschnittliche Autofahrt und ermittelt Verbrauch, CO ₂ - und Schadstoff-Emissionen. Der Test wird auf einem Laborprüfstand durchgeführt.
Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV)	Sind am Ort der Produktion mehrere Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer Endverbraucherinnen und Endverbraucher, so können sie sich zum gemeinsamen Eigenverbrauch zusammenschliessen, sofern die gesamte Produktionsleistung im Verhältnis zur Anschlussleistung am Messpunkt erheblich ist. Dazu treffen sie mit dem Anlagebetreiber und unter sich eine Vereinbarung (Art. 17 Abs. 1 EnG).

Verwendete Quellen

INFRAS / Rapp /Ecoplan 2021: Konzeption für eine fahrleistungsabhängige Abgabe, Schlussbericht, im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA), 30. November 2021

Swiss eMobility: Glossar der Elektromobilität, Februar 2023.

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE): Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, Handbuch, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen, HBLE-CH 2022, Mai 2022

Anhang 1 Fahrzeugbestand per 31. Dezember 2024 gemäss IVZ

Fahrzeugart	Total Fahrzeuge	Anteil	Elektro- fahrzeuge ⁹⁵	Anteil Elektro- fahrzeuge
Personenwagen	4'801'843	74,2%	323'417	6,7%
Personenwagen	4'801'843	74,2%	323'417	6,7%
Leichte Nutzfahrzeuge	545'984	8,4%	11'475	2,1%
Lieferwagen	445'899	6,9%	11'337	2,5%
Leichter Motorwagen	95'575	1,5%	109	0,1%
Kleinbus	4'510	0,1%	29	0,6%
Schwere Nutzfahrzeuge	77'889	1,2%	2'135	2,7%
Lastwagen	46'547	0,7%	1'009	2,2%
Sattelschlepper	12'769	0,2%	203	1,6%
Schwerer Motorwagen	7'735	0,1%	343	4,4%
Gesellschaftswagen	7'580	0,1%	1	0,0%
Gelenkbus	2'081	0,0%	241	11,6%
Schwerer Personenwagen	813	0,0%	16	2,0%
Gelenktrolleybus	321	0,0%	321	100,0%
Schweres Sattelmotorfahrzeug	40	0,0%	1	2,5%
Leichtes Sattelmotorfahrzeug	3	0,0%	0	0,0%
Motorräder und weitere	767'256	11,8%	25'187	3,3%
Motorrad	713'604	11,0%	6'776	0,9%
Kleinmotorrad	18'620	0,3%	6'586	35,4%
Kleinmotorfahrzeug	18'216	0,3%	3'081	16,9%
Kleinmotorrad-Dreirad	8'237	0,1%	7'834	95,1%
Dreirädr. Motorfahrzeug	4'502	0,1%	236	5,2%
Motorrad-Seitenwagen	2'984	0,0%	1	0,0%
Motorrad-Dreirad	580	0,0%	507	87,4%
Leichtmotorfahrzeug	513	0,0%	166	32,4%
Non-Road	282'745	4,4%	5'713	2,0%
Landwirt. Traktor	145'353	2,2%	15	0,0%
Arbeitskarren	35'065	0,5%	3'545	10,1%
Landw. Motorkarren	30'728	0,5%	37	0,1%
Motorkarren	23'542	0,4%	1'680	7,1%
Arbeitsmaschine	18'494	0,3%	231	1,2%
Landw. Arbeitskarren	11'993	0,2%	156	1,3%
Traktor	8'559	0,1%	43	0,5%
Landw. Motoreinachser	7'354	0,1%	2	0,0%
Motorschlitten	1'335	0,0%	4	0,3%
Motoreinachser	300	0,0%	0	0,0%
Landw. Kombinations-Fahrzeug	22	0,0%	0	0,0%
Total	6'475'717	100,0%	367'927	5,7%

In der Tabelle nicht enthalten sind die Motorfahräder (inkl. schnelle E-Bikes), da diese nicht im IVZ registriert sind. Per Ende 2022 waren gemäss der BFS Motorfahrrad-Erhebung bei den Kantonen 257'753 Motorfahräder immatrikuliert.

⁹⁵ BEV und PHEV

Anhang 2 Entwicklung Fahrzeugbestände nach Antriebsarten

Abbildung 41: Entwicklung des Fahrzeugbestandes bei den LNF nach Antriebsarten⁹⁶

Anzahl Fahrzeuge in Millionen

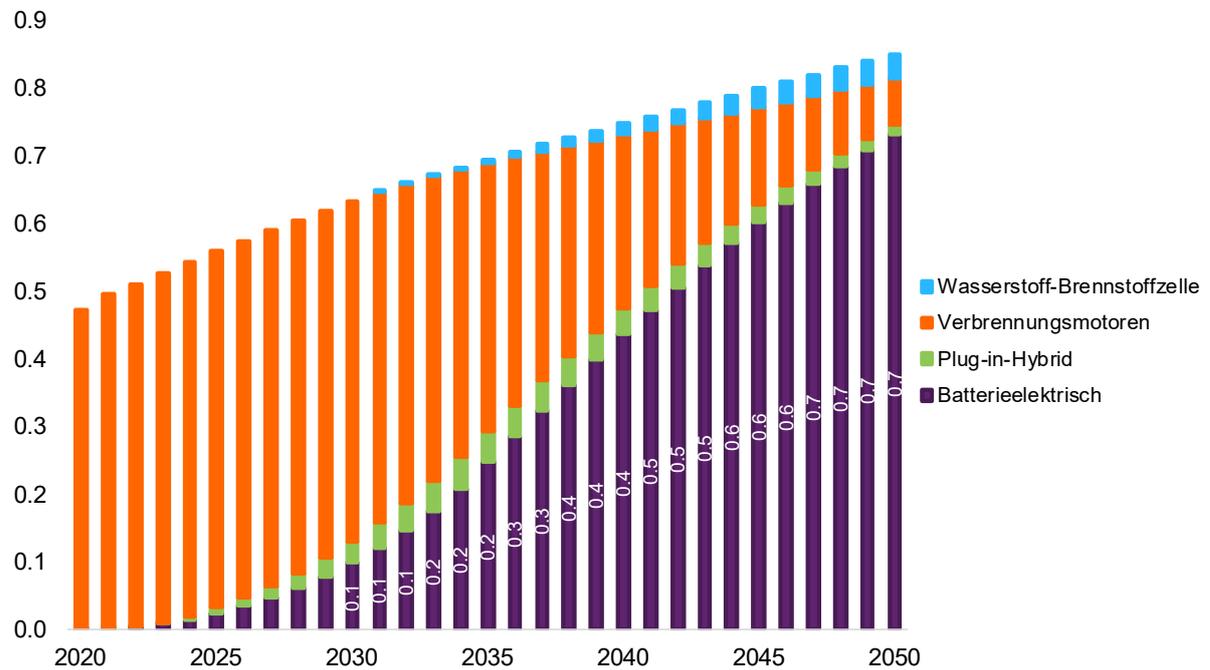
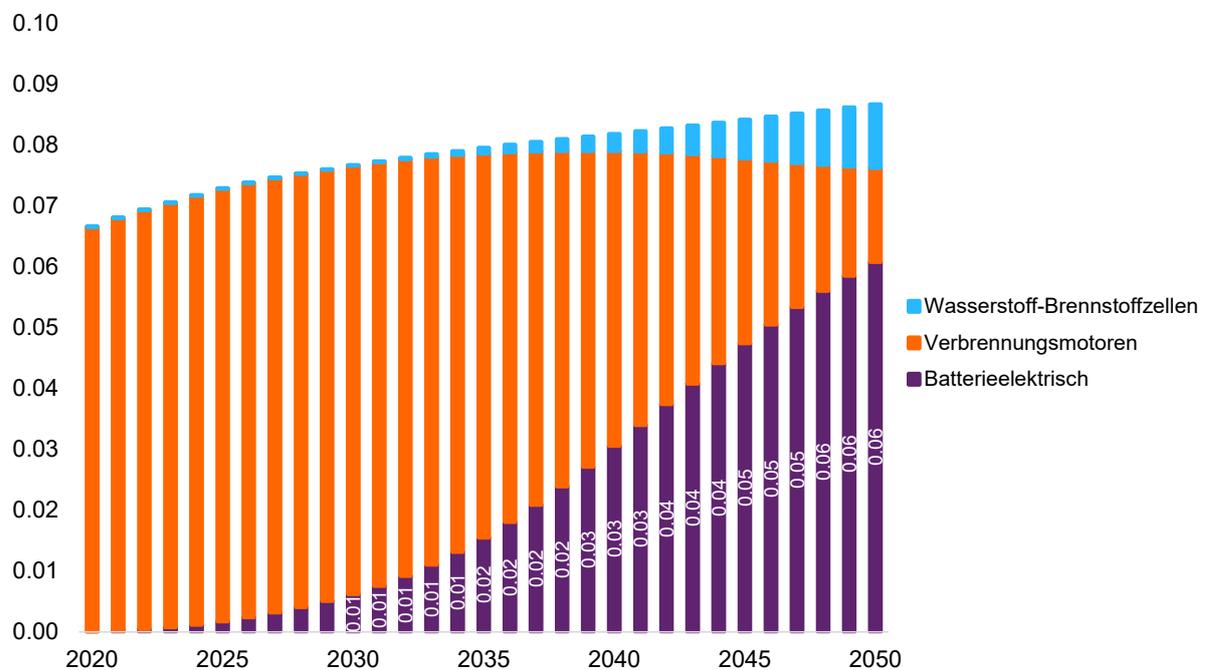


Abbildung 42: Entwicklung des Fahrzeugbestandes bei den SNF nach Antriebsarten⁹⁷

Anzahl Fahrzeuge in Millionen

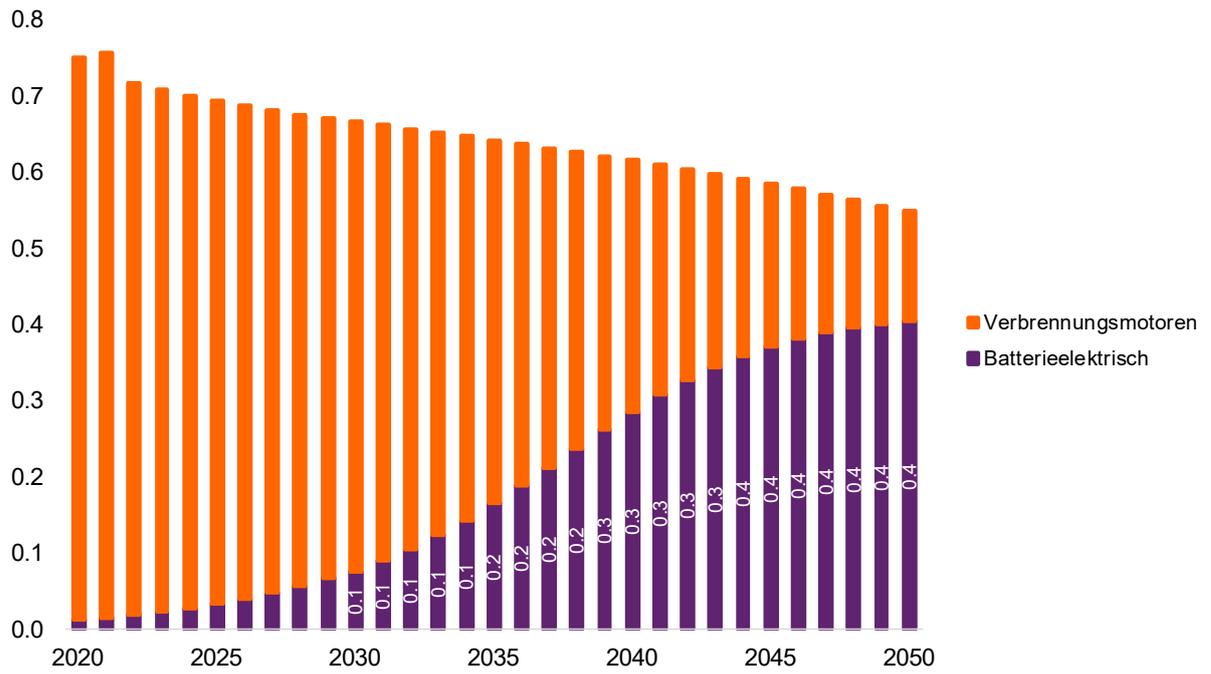


⁹⁶ Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA), INFRAS, 2024

⁹⁷ Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA), INFRAS, 2024

Abbildung 43: Entwicklung des Fahrzeugbestandes bei den Motorrädern nach Antriebsarten⁹⁸

Anzahl Fahrzeuge in Millionen



⁹⁸ Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA), INFRAS, 2024

Anhang 3 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds - Rechnung 2024

	Mio. Fr.	Anteil (in %)
Einnahmen	2'646	100,0
Mineralölsteuerzuschlag	1'686	63,7
Automobilsteuer	461	17,4
Nationalstrassenabgabe	364	13,8
Ertrag CO ₂ -Sanktionen Personenwagen	8	0,3
Kompensationsbeitrag Kantone NEB	60	2,3
Einnahmen Drittmittel und übrige Erträge	66	2,5
Ausgaben	2'646	100,0
Nationalstrassen	2'454	92,7
Agglomerationsverkehr	191	7,3

Anhang 4 Spezialfinanzierung Strassenverkehr - Rechnung 2024

	Mio. Fr.	Anteil (in %)
Einnahmen	1'286	100,0
Mineralölsteuer auf Treibstoffen	1'280	99,5
Rückzahlung Darlehen und Beteiligungen	5	0,5
Ausgaben	1'302	100,0
Beiträge an Strassenlasten der Kantone und an Hauptstrassen	496	38,1
Einlage in Bahninfrastrukturfonds, Güterverkehrsverlagerung	382	29,3
Umwelt- und Landschaftsschutz, Schutzbauten gegen Naturgefahren	170	13,1
Verwaltungsaufwand	194	14,9
Einlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds	60	4,6

Anhang 5 Tabelle Tarife PW pro 100 Kilogramm (für BEV)

Gesamtgewicht (in kg)	Tarif PW MinöSt-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif PW MinöSt-Äquivalent + MWST-Äquivalent (in Rp./km)
800	1,1	1,3
900	1,4	1,5
1'000	1,6	1,8
1'100	1,9	2,1
1'200	2,1	2,3
1'300	2,4	2,6
1'400	2,6	2,8
1'500	2,9	3,1
1'600	3,1	3,4
1'700	3,4	3,6
1'800	3,6	3,9
1'900	3,9	4,1
2'000	4,1	4,4
2'100	4,4	4,7
2'200	4,6	4,9
2'300	4,9	5,2
2'400	5,1	5,4
2'500	5,4	5,7
2'600	5,6	6,0
2'700	5,9	6,2
2'800	6,1	6,5
2'900	6,4	6,7
3'000	6,6	7,0
3'100	6,9	7,3
3'200	7,1	7,5
3'300	7,4	7,8
3'400	7,6	8,0
3'500	7,9	8,3

Anhang 6 Tabelle Tarife LNF pro 100 Kilogramm (für BEV)

Gesamtgewicht (in kg)	Tarif LNF MinöSt-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif LNF MinöSt-Äquivalent + MWST-Äquivalent (in Rp./km)
800	1,0	1,0
900	1,0	1,0
1'000	1,0	1,0
1'100	1,1	1,2
1'200	1,4	1,4
1'300	1,6	1,7
1'400	1,8	1,9
1'500	2,0	2,1
1'600	2,3	2,4
1'700	2,5	2,6
1'800	2,7	2,9
1'900	3,0	3,1
2'000	3,2	3,3
2'100	3,4	3,6
2'200	3,7	3,8
2'300	3,9	4,1
2'400	4,1	4,3
2'500	4,3	4,5
2'600	4,6	4,8
2'700	4,8	5,0
2'800	5,0	5,3
2'900	5,3	5,5
3'000	5,5	5,7
3'100	5,7	6,0
3'200	6,0	6,2
3'300	6,2	6,5
3'400	6,4	6,7
3'500	6,6	6,9
3'600	6,9	7,2
3'700	7,1	7,4
3'800	7,3	7,7
3'900	7,6	7,9
4'000	7,8	8,1
4'100	8,0	8,4
4'200	8,3	8,6

Anhang 7 Tabelle Tarife SNF pro 1000 Kilogramm (für BEV)

Gesamtgewicht (in kg)	Tarif SNF Gütertransport MinöSt-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif SNF Gütertransport MinöSt-Äquivalent + MWST-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif SNF Personentransport MinöSt-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif SNF Personentransport MinöSt-Äquivalent + MWST-Äquivalent (in Rp./km)
4'000	8,4	8,8	7,3	7,7
5'000	8,8	9,2	8,3	8,7
6'000	9,2	9,7	9,4	9,8
7'000	9,6	10,1	10,4	10,9
8'000	10,0	10,5	11,4	11,9
9'000	10,5	11,0	12,4	13,0
10'000	10,9	11,4	13,4	14,1
11'000	11,3	11,8	14,4	15,1
12'000	11,7	12,3	15,5	16,2
13'000	12,1	12,7	16,5	17,3
14'000	12,5	13,1	17,5	18,3
15'000	13,0	13,6	18,5	19,4
16'000	13,4	14,0	19,5	20,5
17'000	13,8	14,4	20,5	21,5
18'000	14,2	14,9	21,6	22,6
19'000	14,6	15,3	22,6	23,7
20'000	15,0	15,8	23,6	24,7
21'000	15,4	16,2	24,6	25,8
22'000	15,9	16,6	25,6	26,9
23'000	16,3	17,1	26,6	27,9
24'000	16,7	17,5	27,6	29,0
25'000	17,1	17,9	28,7	30,1
26'000	17,5	18,4	29,7	31,1
27'000	17,9	18,8	30,7	32,2
28'000	18,3	19,2	31,7	33,3
29'000	18,8	19,7	32,7	34,3
30'000	19,2	20,1	33,7	35,4
31'000	19,6	20,5	34,8	36,5
32'000	20,0	21,0	35,8	37,5
33'000	20,4	21,4	36,8	38,6
34'000	20,8	21,8	37,8	39,7
35'000	21,2	22,3	38,8	40,7
36'000	21,7	22,7	39,8	41,8
37'000	22,1	23,2	40,9	42,9
38'000	22,5	23,6	41,9	43,9
39'000	22,9	24,0	42,9	45,0
40'000	23,3	24,5	43,9	46,1
41'000	23,7	24,9	44,9	47,1
42'000	24,1	25,3	45,9	48,2
43'000	24,6	25,8	46,9	49,3
44'000	25,0	26,2	48,0	50,3

Anhang 8 Tarife für Beispielfahrzeuge Abgabekategorie Personenwagen

Nachfolgend werden die Tarife für zehn Beispielfahrzeuge aufgeführt. Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgte anhand einer Auswertung von IVZ-Daten. Berücksichtigt wurden die zehn häufigsten reinen Elektrofahrzeuge (Typen), die seit dem 01.01.2018 immatrikuliert wurden und sich immer noch in Verkehr befinden. Datenstand ist der 01.01.2024.

Marke und Typ	Gesamtgewicht (in kg)	Tarif MinöSt-Äquivalent (in Rp./km)	Tarif MinöSt-Äquivalent + MWST-Äquivalent (in Rp./km)
MERCEDES-BENZ EQC 400 4M	2'940	6,5	6,8
AUDI Q4 50 E-TRON	2'720	5,9	6,3
TESLA MODEL Y	2'518	5,4	5,8
TESLA MODEL 3	2'305	4,9	5,2
VW ID.3 PRO PERFORM.	2'270	4,8	5,1
HYUNDAI KONA EV	2'170	4,6	4,8
RENAULT ZOE	1'988	4,1	4,4
PEUGEOT E-208	1'910	3,9	4,2
FIAT 500	1'690	3,4	3,6
VW E-UP	1'530	3,0	3,2

Die Liste enthält jene Fahrzeugtypen, welche genauso mit dem aufgeführten Gesamtgewicht im IVZ am häufigsten enthalten sind. Von einem Modell (bspw. Renault Zoe) können dabei auch Typen existieren, deren Gesamtgewicht vom hier aufgeführten abweichen. So sind beispielsweise vom Renault Zoe im IVZ Fahrzeuge immatrikuliert mit einem Gesamtgewicht zwischen 1'923 und 1'998 Kilogramm. Am häufigsten ist jener Typ mit dem Gesamtgewicht von 1'988 Kilogramm. Entsprechend wurde dieses Gewicht für die Tabelle der Beispielfahrzeuge und die Berechnung des dazugehörigen Tarifs übernommen.