

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 10. Dezember 2025

1315. Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, Vernehmlassung

Mit Schreiben vom 26. September 2025 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Vernehmlassung zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. zur Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge. Die Mineralölsteuern auf Treibstoff werden für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), die Spezialfinanzierung Strassenverkehr und den allgemeinen Bundeshaushalt verwendet. Mit der Zunahme der Elektromobilität im Strassenverkehr sinken die Einnahmen aus den Mineralölsteuern. Mit einer neuen Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge sollen die Mineralölsteuerausfälle kompensiert und die langfristige Finanzierung sichergestellt werden. Zur Erhebung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge bedarf es einer gesetzlichen Grundlage.

Das UVEK unterbreitete dabei zwei Gesetzesentwürfe für mögliche Erhebungsvarianten:

Bei der Variante «Fahrleistung» (Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen) bemisst sich die Abgabe nach der Anzahl der im Zollgebiet der Schweiz gefahrenen Kilometer und dem Fahrzeuggesamtwicht. Es sind je nach Fahrzeugart verschiedene Abgabekategorien und damit unterschiedliche Tarife vorgesehen. Für einzelne Fahrzeugarten wird eine pauschale Abgabe vorgeschlagen.

Bei der Variante «Ladestrom» (Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge) bemisst sich die Steuer nach der Energiemenge 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.

Mit beiden Varianten ist zudem eine Teilrevision der Bundesverfassung vorgesehen (Art. 86 und 196 sowie bei der Variante Ladestrom zusätzlich Art. 131 Bundesverfassung [SR 101]). Demgemäss soll die Verwendung der Reinerträge aus der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge analog der Verwendung der Mineralölsteuern erfolgen.

Die Reinerträge aus der Automobilsteuer sollen künftig im Umfang von mindestens 50% in den NAF fliessen. Neu soll ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt fliessen. Gemäss geltender Regelung fliessen die Reinerträge aus der Automobilsteuer zu 100% in den NAF.

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an vernehmlassungen@astra.admin.ch):

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns den Entwurf für eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge zur Vernehmlassung unterbreitet. Ebenfalls zur Stellungnahme zugestellt haben Sie uns den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend die Verwendung der Reinerträge aus der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge und der Automobilsteuer. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Grundsätzlich begrüssen wir den Vorstoss, die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr mit einer Abgabe bzw. Steuer auf aktuell steuerbefreite Elektrofahrzeuge sicherzustellen.

Die Abgabe sollte in jedem Fall erst dann eingeführt werden, wenn ein genügend grosser Anteil am Fahrzeugbestand und die Kostenparität zwischen Verbrenner- und Elektrofahrzeugen erreicht ist. Zur Förderung der E-Mobilität wurden zahlreiche Anreize geschaffen und der Umstieg auf Elektrofahrzeuge befindet sich im Aufschwung. Die Einführung einer Abgabe darf sich daher nicht bremsend auf den Umstieg auswirken.

Ein langfristiges Ziel sollte die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe sein, die alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart verursachergerecht an den Infrastrukturkosten beteiligt. Vor diesem Hintergrund befürworten wir grundsätzlich die Variante «Fahrleistung».

Variante «Fahrleistung»

Die Abgabe basierend auf der Fahrleistung ist grundsätzlich zielführend, überzeugt in der vorgelegten Variante aber nicht. Bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen soll die Fahrleistung mittels Selbstdeklaration des Kilometerstandes des Fahrzeugs oder mittels eines Erfassungsgeräts ermittelt werden. Wir erachten eine Selbstdeklaration mit nachgelagerter Kontrolle durch die kantonalen Zulassungsbehörden und das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit als nicht zuverlässig und für konfliktträchtig im Vollzug. Es stellt sich daher die Frage, ob für die Erfassung der Fahrleistung der Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen nicht auf das etablierte System der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zurückgegriffen werden kann, wie dies die Vorlage für die schweren Nutzfahrzeuge vorsieht. Einfacher umzusetzen wäre auch eine pauschale Abgabe.

Schwere Nutzfahrzeuge sollten zudem vorübergehend von der Abgabe ausgenommen werden. Der Elektrifizierungsgrad ist noch gering und somit auch die zu erwartenden Abgabeeinnahmen. Die Transportunternehmen investieren hohe Beträge in die Dekarbonisierung ihrer Flotte. Als Bemessungsgrundlage der Abgabetarife ist das Leergewicht gegenüber dem Gesamtgewicht zu bevorzugen, da es mit dem Energieverbrauch besser korreliert.

Variante «Ladestrom»

Die Variante «Ladestrom» ist aufgrund des enormen technischen und administrativen Aufwands ungeeignet und nicht zukunftsfähig. Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht können auch Elektrofahrzeuge mit geringer Reichweite oder Plug-in-Hybridfahrzeuge an Haushaltssteckdosen geladen werden. Die Energieversorgungsunternehmen dürften kaum in der Lage sein, sämtliche Haushaltssteckdosen zu überwachen. Auch eine Registrierungspflicht aller Ladeeinrichtungen erachten wir als nicht durchsetzbar.

Ebenfalls dagegen spricht die nicht nachvollziehbare Benachteiligung der schweren elektrischen Nutzfahrzeuge bei der Variante «Ladestrom». Diese Variante belastet den Betrieb von Lastwagen und Lieferwagen stärker als die bestehenden Treibstoffabgaben. Grund dafür ist der aus erhebungstechnischen Gründen vorgesehene Einheitstarif, der sich an den Personenwagen orientiert, bei denen sich durch die Elektrifizierung grössere Effizienzgewinne ergaben als bei den Last- und Lieferwagen. Eine grundsätzliche finanzielle Mehrbelastung bzw. Schlechterstellung des Güterverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch die Umstellung von fossilen auf elektrische Antriebe ist zu vermeiden.

Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge

Die Änderung der Bundesverfassung, wonach die Reinerträge der Automobilsteuer künftig nicht mehr zu 100% in den NAF fliessen sollen, lehnen wir ab. Die Verwendung künftiger Einnahmen aus der Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge analog der Verwendung der Einnahmen aus den Mineralölsteuern befürworten wir.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates und die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli