

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit  
Taubenstrasse 16  
3003 Bern

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

11. Juli 2023

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

## Stellungnahme der Grünliberalen zur Änderung der Automobilsteuerverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

### Allgemeine Beurteilung

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

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

### Unsere Position

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



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

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

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

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

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger  
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion

