

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Liestal, 16. Dezember 2025

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung betreffend Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge unsere Stellungnahme abzugeben.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft stützt die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK). Gerne äussert er sich darüber hinaus zu den einzelnen Aspekten von Verfassungs- und Gesetzesgrundlage wie folgt.

Generelle Bemerkungen zur Gesamtvorlage

Nationalstrassen und durch die Agglomerationsprogramme mitfinanzierte Verkehrsinfrastrukturen stellen Schlüsselemente im Verkehrssystem des Kantons Basel-Landschaft dar. Sie sind eine zentrale Grundlage für das Funktionieren der täglichen Abläufe seiner Bevölkerung. Ein neues Finanzierungsmodell für die Strasseninfrastruktur ist unumgänglich, damit für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr dauerhaft genügend Mittel zur Verfügung stehen. Daher begrüsst es der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, dass die zurückgehenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer durch eine Abgabe oder Steuer ersetzt werden sollen, die auf dem Verursacherprinzip basiert, wie dies heute bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits der Fall ist. Fahrleistung, Fahrzeuggewicht und Fahrzeuggrösse haben einen Einfluss auf die Infrastrukturstkosten.

Die Implementierung einer neuen Lösung bis 2030 erachten wir als sehr ambitioniert, sehen aber die zeitliche Dringlichkeit aus einem finanziellen Blickwinkel. Auf Übergangslösungen oder provisoriische Lösungen sollte möglichst verzichtet werden, weil dann doppelter Aufwand anfällt. Aus klimapolitischer Sicht gilt es, bei Anpassungen in den Kosten des Betriebs von elektrischen betriebenen Fahrzeugen, die in den nationalen und kantonalen Gesetzen verankerten Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Auge zu behalten.

Fazit: Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass es erforderlich ist, rasch sicherzustellen, dass im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr langfristig genügend Mittel zur Verfügung stehen. Ziel muss es sein, trotz der zahlreichen Herausforderungen bei einer solchen Neuregelung eine mehrheitsfähige Vorlage zu schaffen. Der Regierungsrat begrüßt die vorliegende Vorlage mit ihren grundsätzlichen Stossrichtungen. Eine entsprechende Anpassung der Finanzierung ist mit einem realistischen Zeitplan unter Beachtung der finanziellen Notwendigkeiten einzuführen. Dabei sind die Klimaziele im Verkehrsbereich mit geeigneten flankierenden Massnahmen sicherzustellen.

Variantenentscheid «Fahrleistung» oder «Ladestrom»

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft präferiert die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom». Mit den Erfassungsmöglichkeiten einerseits über die Selbstdeklaration und andererseits über in den E-Fahrzeugen installierten Geräten, welche die gefahrenen Kilometer automatisch übermitteln, erscheint die Variante «Fahrleistung» relativ einfach umsetzbar. Beide Erfassungsmöglichkeiten bieten individuelle Vorteile, die zur Akzeptanz der Vorlage beitragen dürften.

Die Variante «Ladestrom» lehnen wir ab. Sie ist mit hohen Messkosten und einem zusätzlichen administrativen Aufwand verbunden. Die Zusatzkosten stehen insbesondere bei wenig genutzten Privatfahrzeugen in einem Missverhältnis zur Beteiligung an der Strasseninfrastruktur. Mit der Variante «Ladestrom» würde zudem der bidirektionale Betrieb der Autobatterie benachteiligt, weil für die Lade- und Stillstandsverluste der Autobatterie eine Abgabe an die Strasseninfrastruktur entrichtet werden müsste. Bidirektionales Laden gilt als wichtiger Baustein für ein «smartes Stromnetz».

Wir sehen bei der Variante «Ladestrom» zudem Umsetzungshemmnisse (z. B. Fahrten im Ausland) und zahlreiche Umgehungsmöglichkeiten (z. B. nicht registrierte Ladeeinrichtungen, Laden an Haushaltssteckdosen). Zudem sehen wir den Vorteil der Variante «Fahrleistung», dass langfristig für alle Antriebsarten das gleiche System verwendet werden kann. Bis 2050 wird eine stetig abnehmende Anzahl an Verbrennungsmotoren parallel zu den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Betrieb sein. Einige Schwerverkehrstransporte könnten zukünftig, wenn auch in geringem Umfang, mit Brennstoffzellen oder mit Verbrennungsmotoren betrieben werden, die erneuerbare Brennstoffe nutzen. Ein einheitliches Erfassungs- und Abrechnungssystem vermindert den administrativen Aufwand.

Antrag: Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft beantragt die Variante «Fahrleistung» vorzusehen. Dabei soll sowohl die automatische Übermittlung über Erfassungsgeräte als auch die Selbstdeklaration möglich sein, wobei bei letzterem ein Pauschalabzug für Auslandfahrten gewährt werden soll. Welche Art der Übermittlung gewählt wird, soll auf Freiwilligkeit beruhen und insbesondere zu keiner Nachrüstungspflicht führen.

Ausserdem ist es unerlässlich, dass die Übermittlung an die für das Inkasso zuständigen Strassenverkehrsämter medienbruchfrei erfolgt. Die Daten aus den Erfassungsgeräten müssen direkt in die Systeme der Strassenverkehrsämter eingespeist werden können.

Pauschalabgabe bei der Variante «Fahrleistung»

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft unterstützt die bei der Variante «Fahrleistung» vorgesehenen Pauschalabgaben für bestimmte Fahrzeuge (Motorräder und ausländische Fahrzeuge (ohne schwere Fahrzeuge)).

Vorgesehene Abgabe für schwere Fahrzeuge für den Personentransport im öffentlichen Verkehr

Die Gesetzesvorlage sieht neu auch Abgaben auf die Fahrleistung von allen schweren Fahrzeugen für den Personentransport vor. Damit würden auch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs steuer- bzw. abgabepflichtig.

Der Bund fördert die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. In diesem Kontext erfolgt die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung für den öffentlichen Verkehr. Auch leistet er im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanzielle Beiträge an die Elektrifizierung von Buslinien.

Werden nun, wie in vorliegender Vorlage vorgesehen, die Elektrofahrzeuge für den schweren Personentransport im öffentlichen Verkehr abgabepflichtig, dann droht der gewünschte Lenkungseffekt der genannten Massnahmen zu verpuffen.

Weiter ist zu berücksichtigen: Die bestehenden (finanziellen) Planungen von Bund, Kantonen und konzessionierten Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs basieren u. a. darauf, dass der öffentliche Verkehr möglichst CO₂-neutral werden und somit ein Umstieg von fossil betriebenen auf E-Fahrzeuge erfolgen soll. Werden diese nun mit einer Abgabepflicht belegt, werden die bestehenden Planungen übersteuert und die Kantone würden mit höheren Kosten konfrontiert. Mit der Deckelung der Beiträge des Bundes an den Regionalen Personenverkehr würde der Bund von den neuen Steuern bzw. Abgaben profitieren, sich aber an den Mehrkosten im ÖV nicht beteiligen. Zugleich sind die zu erwartenden Einnahmen aus diesem Bereich im Verhältnis zum Gesamtvolumen der vorgesehenen Abgabe bzw. Steuer gering.

Antrag: Die schweren Personenwagen des öffentlichen Verkehrs sollen von der Abgabepflicht aus der Fahrleistung ausgenommen werden.

Abgaben auf Motorfahrräder

Die Vorlage sieht auch eine Abgabe auf die Fahrzeugkategorie der Motorfahrräder vor (Jahrespauschale von 25 Franken). Damit würden auch die schnellen E-Bikes mit einer neuen finanziellen Belastung belegt. E-Bikes stellen ein wichtiges Element eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems dar. Werden sie besteuert, werden diese Effekte grundsätzlich geschwächt. Zudem wäre auch der Beitrag einer Besteuerung von Motorfahrrädern an die Gesamteinnahmen aus der neuen Steuer marginal.

Antrag: Auf die pauschale Besteuerung der Fahrleistung von Motorfahrrädern ist zu verzichten.

Umwidmung von Mitteln für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NFA) in die allgemeine Bundeskasse (§ 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung)

Gemäss geltender Bestimmung von Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung fliesst der Reinertrag der besonderen Verbrauchssteuer nach Art. 131 Abs. 2 Bst. d (also die Verbrauchssteuern auf Automobile und ihre Bestandteile) vollumfänglich in den NAF. In vorliegender Vorlage ist nun ganz nebenbei vorgesehen, dass von diesen Mitteln nur noch mindestens 50 Prozent dem NAF zugewiesen werden sollen und die übrigen Mittel dem Bund zwecks Sanierung des Bundeshaushalts zufließen sollen. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Dies lehnt der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft entschieden ab. Die vorgeschlagene Änderung steht darüber hinaus in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt.

Antrag: Der Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b soll weiterhin so formuliert sein, dass die Mittel der Automobilsteuer und ihrer Bestandteile vollumfänglich in den NAF fliessen. Der Bund soll seine strukturellen Defizite nicht zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs sanieren.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll

Anton Lauber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage: Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 25. November 2025



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 25. November 2025

**Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom
für Elektrofahrzeuge: Stellungnahme des BPUK-Vorstands**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat am 26. September 2025 die im Betreff genannte Vernehmlassung eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und kommen dieser gerne nach.

Grundsätzliche Einordnung

Der BPUK-Vorstand teilt die Einschätzung des Bunderates, dass angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern gezielte Massnahmen erforderlich sind, um die nachhaltige Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen. Bund und Kantone benötigen die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die Vorlage im Grundsatz und teilen die Auffassung, dass sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge an der Finanzierung des Strassenverkehrs beteiligen sollten. Basierend auf den Prognosen des ASTRA, die bereits in einigen Jahren Liquiditätsengpässe für den NAF und die SFSV voraussagen, erachten wir den geplanten Einführungszeitpunkt 2030 als nachvollziehbar.

Darüber hinaus teilt der BPUK-Vorstand auch die Grundprinzipien, nach denen die neue Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge konzipiert werden soll:

- **Grundsatz der Kompensation:** Ziel der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge ist, die rückläufigen Einnahmen aus den Mineralsteuer zu kompensieren, nicht Mehrerträge zu generieren.
- **Äquivalenzprinzip:** Die durchschnittliche Abgabe- / Steuerlast für Elektrofahrzeuge soll möglichst gleichwertig ausfallen, wie bei Verbrennerfahrzeugen.



- **Gleichbleibende Mittelverwendung:** Die Einnahmen aus der Abgabe für Elektrofahrzeuge sollen analog den Einnahmen aus der Mineralölsteuer verwendet werden, d.h. die heutige Finanzarchitektur und ihre Mittelflüsse bleiben unverändert.

Keine Hemmnisse schaffen für den Umstieg auf Elektromobilität

Der Umstieg auf Elektromobilität ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Es ist daher zentral, dass die neue Regelung den Umstieg auf Elektromobilität nicht zusätzlich hemmt. Es soll daher eine Regelung eingeführt werden, dass die neue Abgabe erst in Kraft tritt, wenn ein ausreichend grosser Anteil von Elektrofahrzeugen (vollelektrisch) am Bestand erreicht wird (z.B. 20%). So wird sichergestellt, dass die Regelung erst greift, wenn die Elektromobilität genügend stärker etabliert ist.

Weitere Erwartungen der BPUK an die Umsetzung

In der Vernehmlassungsvorlage werden zwei Varianten (Fahrleistung vs. Ladestrom) für die Erhebung der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge vorgeschlagen. Deren Umsetzung bzw. der Vollzug fällt nicht in den Aufgabenbereich der BPUK. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Bewertung und Priorisierung der beiden Varianten und konzentrieren uns stattdessen auf die wichtigsten (übergeordneten) Erwartungen.

Unabhängig von der gewählten Variante muss das neue Erhebungssystem zuverlässig, einfach, effizient und kostengünstig sein. Dies sowohl aus Sicht der Vollzugsbehörden als auch der Abgabepflichtigen. Darüber hinaus muss das Erhebungssystem manipulationssicher sein, so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe / Steuer auch ohne kostspielige Kontroll- und Durchsetzungsmassnahmen sichergestellt werden kann. Weiter sollte eine möglichst technologieneutrale Umsetzung angestrebt werden, damit künftige, heute noch nicht absehbare Entwicklungen, später noch mitberücksichtigt werden können. Ausserdem sind bei der Abgabeehebung die Grundsätze des Datenschutzes (namentlich «Privacy by Design» und «Privacy by Default») einzuhalten.

Im Rahmen der Arbeiten an der Vorlage wurde als Alternative zu den beiden obenstehenden Varianten auch eine pauschale Abgabe für alle E-Fahrzeuge geprüft und verworfen. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine pauschale Abgabe nicht verursachergerecht wäre, da sie in keinem Verhältnis zum Umfang der Infrastruktturnutzung steht und unter anderem bezüglich Nachhaltigkeit falsche Anreize setzen würde.

Keine Sparmassnahmen durch die Hintertür: Anpassung von Art. Art. 86 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung

Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollen die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessst.

Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der



Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. **Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnen wir entschieden ab.**

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

Freundliche Grüsse

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

Der Präsident

Jean-François Steiert

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Beilage:

-Vernehmlassungsfragebogen

Kopie:

-Mitglieder der BPUK

Rückmeldung zum: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung / Bemerkung	Vgl. Schreiben BPUK in der Beilage.

Detaillierte Stellungnahme

Titel / Frage	1. Allgemeine Einschätzungen
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage, die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	<p>Neben der Einführung einer neuen Abgabe / Steuer für E-Fahrzeuge soll mit der Vorlage auch eine weitreichende Anpassung der Bundesverfassung vorgenommen werden. Konkret sollten die Reinerträge aus der Automobilsteuer künftig nur noch im Umfang von mindestens 50 Prozent in den NAF fliessen (heute sind es 100 Prozent). Diese Anpassung erfolgt im Rahmen des Entlastungsprogramms zur strukturellen Bereinigung der finanziellen Defizite im Bundeshaushalt, so dass neu ein Teil der Automobilsteuer direkt in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessst.</p> <p>Die vorgeschlagene Änderung steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und ist daher im Rahmen dieser Vorlage nicht gerechtfertigt. Eine derart weitreichende finanzpolitische Massnahme hätte im Kontext des Entlastungspakets 27 behandelt werden müssen. Gemäss dem Voranschlag des Bundes für das Jahr beträgt der Reinertrag aus der Automobilsteuer jährlich rund 588 Mio. Franken, was etwa einem Fünftel der gesamten Einlagen in den NAF entspricht. Die vorgesehene Aufweichung der Zweckbindung der Automobilsteuer würde die Finanzierung des NAF entsprechend erheblich schwächen und damit die langfristige Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur gefährden. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung lehnt die BPUK entschieden ab.</p>

Titel / Frage	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	<p>Der BPUK-Vorstand teilt die Einschätzung des Bunderates, dass angesichts der rückläufigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern gezielte Massnahmen erforderlich sind, um die nachhaltige Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sicherzustellen. Bund und Kantone benötigen die entsprechenden Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur sowie für die Finanzierung der Projekte des Programms Agglomerationsverkehr.</p> <p>Vor diesem Hintergrund teilen wir die Auffassung, dass sich in Zukunft auch Elektrofahrzeuge an der Finanzierung des Strassenverkehrs beteiligen sollten.</p>

Titel / Frage	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	<p>Die Umsetzung und der Vollzug der neuen Abgabe / Steuer für Elektrofahrzeuge fällt nicht in den Aufgabenbereich der BPUK. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Bewertung und Priorisierung der beiden Varianten und konzentrieren uns stattdessen auf die wichtigsten (übergeordneten) Erwartungen.</p> <p>Unabhängig von der gewählten Variante muss das neue Erhebungssystem zuverlässig, einfach, effizient und kostengünstig sein. Dies sowohl aus Sicht der Vollzugsbehörden als auch der Abgabepflichtigen. Darüber hinaus muss das Erhebungssystem manipulationssicher sein, so dass die korrekte Entrichtung der Abgabe / Steuer auch ohne kostspielige Kontroll- und Durchsetzungsmassnahmen sichergestellt werden kann. Weiter sollte eine möglichst technologieneutrale Umsetzung angestrebt werden, damit künftige, heute noch nicht absehbare Entwicklungen, später noch mitberücksichtigt werden können. Außerdem sind bei der Abgabearhebung die Grundsätze des Datenschutzes (namentlich «Privacy by Design» und «Privacy by Default») einzuhalten.</p>

Titel / Frage	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	1.4 Befürworten Sie das Äquivalenzprinzip zur Festlegung der Höhe der Abgabe bzw. der Steuer, d.h. das Ziel einer Gleichbehandlung der verschiedenen Antriebsarten (Benzin/Diesel vs. elektrisch) (Ziff. 2.1.3.1 und 6.1.3.1 im erläuternden Bericht)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung / Bemerkung	Eine pauschale Abgabe wäre nicht verursachergerecht, da sie in keinem Verhältnis zum Umfang der Infrastruktturnutzung steht und in Punkt Nachhaltigkeit falsche Anreize setzen würde.

Titel / Frage	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	NEIN
Begründung / Bemerkung	Der Umstieg auf Elektromobilität ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Es ist daher zentral, dass die neue Regelung den Umstieg auf Elektromobilität nicht zusätzlich hemmt. Es soll daher eine Regelung eingeführt werden, dass die neue Abgabe erst in Kraft tritt, wenn ein ausreichend grosser Anteil von Elektrofahrzeugen (vollelektrisch) am Bestand erreicht wird (z.B. 20%). So wird sichergestellt, dass die Regelung erst greift, wenn die Elektromobilität genügend stark etabliert ist.

Titel / Frage	1.7 Befürworten Sie die vorgeschlagene Anpassung der Bundesverfassung, wonach die Einnahmen aus der Abgabe bzw. der Steuer auf Elektrofahrzeuge analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verwendet werden sollen (Ziff. 3.1 und 7.1)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	JA
Begründung / Bemerkung	

Die Fragen ab 2.0 beziehen sich auf die Varianten «Fahrleistung» und «Ladestrom». Da sich die BPUK dazu nicht äussert, wird dieser Teil des Fragebogens nicht ausgefüllt.

Titel / Frage	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Fahrleistung», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.2 Befürworten Sie die Tarifdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.4 Befürworten Sie, dass für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge der Tarif 50 Prozent des Tarifs für batterieelektrische Fahrzeuge beträgt (Ziff. 2.1.3.2 / Anh. 2, Ziff. 1.2 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.5–6 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.7 Befürworten Sie, dass Halter von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» zwischen einer pauschalen Abgabe und einer fahrleistungsabhängigen Erhebung wählen können (Ziff. 2.1.4, 2.1.6.8 / Art. 9 Abs. 2 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.9 Befürworten Sie eine Anpassung der Abgabentarife, damit auch die Mehrwertsteuer berücksichtigt wird, die heute auf den Mineralölsteuern erhoben wird (Ziff. 2.1.5)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.10 Befürworten Sie, dass Abgabepflichtige zwischen Selbstdeklaration und einem zugelassenen Anbieter wählen können (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 und Abs. 4 EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.11 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über einen zugelassenen Anbieter (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.12 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung zur Umsetzung der Erhebung über eine Selbstdeklaration (Ziff. 2.1.6.3, Bst. a / Art. 13 Abs. 1 Bst. b EFAG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	2.13 Würden Sie es bevorzugen, die Abgabeerhebung für inländische Fahrzeuge der Abgabekategorien «Personenwagen» und «leichte Nutzfahrzeuge» ausschliesslich mit der Selbstdeklaration vorzusehen, auch wenn damit die im Ausland gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst würden?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3. Variante «Ladestrom» (Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge, EFzStG)
Artikel Detail / andere Informationen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Variante «Ladestrom», die über die Beantwortung der nachfolgenden Fragen hinausgehen?
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.2 Sind Sie mit dem Vorschlag einer Übergangslösung ab dem Jahr 2030 bis zur Einführung der Ladestromsteuer im Jahr 2035 einverstanden (Ziff. 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.3 Befürworten Sie die Anwendung einer pauschalen Steuer als Übergangslösung für die Jahre 2030–2034 (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.5 Befürworten Sie, dass schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) während der Übergangsphase 2030–2034 nicht steuerpflichtig sind (Ziff. 6.1.3.4 und 6.4 / Art. 37 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.7 Befürworten Sie das Verbot des Ladens an nicht registrierten Ladeeinrichtungen, z. B. an Haushalts- oder Industriesteckdosen (Ziff. 6.2.4.2 / Art. 18 EFzStG)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2

Titel / Frage	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsyste zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Keine Angabe
Begründung / Bemerkung	Siehe Frage 1.2