



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

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

ASTRA

3003 Bern

Eingereicht über „Consultations“

Bern, 1. Dezember 2025  
TE / I 25

*(avec un résumé en français en fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB zur Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeugen**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

**Die SAB unterstützt die Einführung einer Besteuerung von Elektrofahrzeugen.** Der Anteil an Elektrofahrzeugen im Strassenverkehr nimmt laufend zu und wird von der Politik auch so gewollt. Bis anhin entrichten Elektrofahrzeuge aber keine mit der Mineralölsteuer vergleichbare Abgabe. Die Einnahmen für die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen erodieren so längerfristig. Diese Einnahmen sind aber wichtig, damit die Alimentierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (v.a. für die Hauptstrassen) aufrechterhalten werden kann. Fehlende Einnahmen würden weitere Ausbauten sowie der Unterhalt und Substanzerhalt des bestehenden Strassennetzes gefährden. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums der Schweiz muss auch das Strassenverkehrsnetz laufend an die gesteigerten Bedürfnisse angepasst werden. In den Berggebieten und ländlichen Räumen besteht zudem erhöhter Investitionsbedarf aufgrund der schwierigen topographischen und klimatischen Verhältnisse. Zudem bestehen noch grössere Lücken etwa bei Ortsumfahrungen und beim Schutz vor Naturgefahren. Der finanzielle Bedarf für Investitionen in die Strasseninfrastrukturen wird somit in Zukunft nicht kleiner.

Damit dieser Finanzierungsbedarf gedeckt werden kann, ist die SAB der Überzeugung, dass eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden muss. Um weiterhin Anreize für den Kauf von E-Fahrzeugen zu setzen, sollte die neue Abgabe aber zeitlich gestaffelt eingeführt werden. Die Vorlage sollte entsprechend um einen klaren zeitlichen Rahmen mit den einzelnen Anpassungsschritten ergänzt werden. Die volle Abgabe auf der Höhe der heutigen Mineralölsteuer soll erst in einem letzten Schritt erreicht werden. So besteht für die Verkehrsteilnehmenden und die Behörden Planungssicherheit.

Die entsprechenden Einnahmen sollen gleich verwendet werden wie die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Ob die Abgabe auf der Fahrleistung oder an der Ladesäule erhoben wird, ist aus Sicht der SAB nicht relevant. Wir äussern uns deshalb nicht zu den beiden vorgeschlagenen Varianten. In Analogie zur Mineralölsteuer wäre jedoch eine fahrleistungsabhängige Abgabe die naheliegendere Variante. Die entsprechenden Daten – auch ob die Strecken im Inland oder Ausland gefahren werden – werden in jedem modernen Fahrzeug bereits erfasst. Die Automobilhersteller müssten verpflichtet werden, diese Daten dem Bund zur Verfügung zu stellen. Dies sollte in Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung in der Schweiz möglich sein. Bei beiden Varianten muss zudem die Mehrwertsteuer erhoben werden. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb auf der Mineralölsteuer die MWST erhoben wird, dies aber bei Ladestrom nicht möglich sein sollte. Die Mehrwertsteuererträge sind wichtig für die Finanzierung verschiedener Staatsaufgaben. Dies umso mehr, als diese Aufgaben immer mehr zunehmen und andererseits Sparprogramme des Bundes drohen.

Aus Sicht der SAB ist ferner wichtig, dass sogenannte Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden. Hier müssen grundsätzlich die gleichen Regeln angewendet werden wie bei der Mineralölsteuer. In der Vernehmlassungsvorlage werden dazu einige Bereiche erwähnt. Aus unserer Sicht müssen aber auch forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Pistenfahrzeuge explizit von der Abgabe ausgenommen werden.

Die detaillierte Stellungnahme mit der Beantwortung der in der Vernehmlassung gestellten Fragen wurde auf „consultations“ eingereicht. Der ausgefüllte Fragebogen liegt als Anhang bei.

Mit freundlichen Grüssen

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

Der Präsident:

Der Direktor:

Pius Kaufmann  
Nationalrat

Thomas Egger

**Résumé**

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques. Car de plus en plus de véhicules électriques circulent sur les routes. Cependant, actuellement ces véhicules ne sont pas soumis à une taxe comparable à celle sur les huiles minérales. Par conséquent, les moyens servant à exécuter des travaux d'extension, ainsi que l'entretien et la maintenance du réseau routier viennent à manquer. En raison de la croissance démographique, le réseau routier doit être en

permanence adapté. Dans les régions de montagne et l'espace rurale, les besoins sont plus importants, du fait des conditions topographiques et climatiques. Dans ce contexte, le SAB estime qu'il est nécessaire d'introduire une taxe se rapportant aux véhicules électriques. Toutefois, afin d'inciter le public à utiliser des véhicules électriques, le SAB souhaite que la taxe en question augmente progressivement, après son introduction en 2030.

# Zusammenfassung der eingereichten Rückmeldung

## Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Eröffnung	26.09.2025
Frist der Einreichung	09.01.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Bundesamt für Strassen ASTRA (ASTRA)
Zuständige Organisation	Politik, Wirtschaft, Internationales
Adresse	Pulverstrasse 13, 3063, Ittigen
Projektseite	<a href="https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1">https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/27/cons_1</a>
Kontaktperson	Roman Rosenfellner ( <a href="mailto:roman.rosenfellner@astra.admin.ch">roman.rosenfellner@astra.admin.ch</a> ) , Manfred Zbinden ( <a href="mailto:manfred.zbinden@astra.admin.ch">manfred.zbinden@astra.admin.ch</a> )
Telefon	+41 58 463 23 59

## Kontakt Information der einreichenden Stelle

Name (Firma/Organisation)	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete / Groupement suisse pour les régions de montagne / Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Abkürzung	--
Zuständige Stelle	--
Adresse	Seilerstrasse 4, 3001 Bern
Kontaktperson Vorname	Thomas
Kontaktperson Name	Egger
Telefonnummer (Rückfragen)	+41313821010
Eingereicht am	--

# Rückmeldung zum 1.Erlass: Fragebogen zur Vernehmlassung Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

## Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	JA
Begründung	Die SAB unterstützt die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeugen.
Anhang	

## Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1 Befürworten Sie grundsätzlich die Einführung einer Abgabe bzw. Steuer auf Elektrofahrzeuge?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Die SAB unterstützt die Einführung einer Besteuerung von Elektrofahrzeugen. Der Anteil an Elektrofahrzeugen im Strassenverkehr nimmt laufend zu und wird von der Politik auch so gewollt. Bis anhin entrichten Elektrofahrzeuge aber keine mit der Mineralölsteuer vergleichbare Abgabe. Die Einnahmen für die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen erodieren so längerfristig. Diese Einnahmen sind aber wichtig, damit die Alimentierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (v.a. für die Hauptstrassen) aufrechterhalten werden kann. Fehlende Einnahmen würden weitere Ausbauten sowie der Unterhalt und Substanzerhalt des bestehenden Strassennetzes gefährden. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums der Schweiz muss auch das Strassenverkehrsnetz laufend an die gesteigerten Bedürfnisse angepasst werden. In den Berggebieten und ländlichen Räumen besteht zudem erhöhter Investitionsbedarf aufgrund der schwierigen topographischen und klimatischen Verhältnisse. Zudem bestehen noch grössere Lücken etwa bei Ortsumfahrungen und beim Schutz vor Naturgefahren. Der finanzielle Bedarf für Investitionen in die Strasseninfrastrukturen wird somit in Zukunft nicht kleiner. Damit dieser Bedarf gedeckt werden kann, ist die SAB der Überzeugung, dass eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden muss.</p>
Anhang	

Titel	1.2 Befürworten Sie die Variante «Fahrleistung» gegenüber der Variante «Ladestrom»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Ob die Abgabe auf der Fahrleistung oder an der Ladesäule erhoben wird, ist aus Sicht der SAB nicht relevant. Die beiden Erfassungsmethoden haben keine räumlichen Auswirkungen, d.h. keine spezifischen Auswirkungen für die Berggebiete und ländlichen Räume. Entscheidend ist, dass Ertragsausfälle durch die abnehmenden Einnahmen bei der Mineralölsteuer kompensiert werden können und somit die Finanzierung der Strasseninfrastruktur auch in Zukunft sicher gestellt ist.</p>
Anhang	

Titel	1.3 Befürworten Sie die Variante «Ladestrom» gegenüber der Variante «Fahrleistung»?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe unsere Antwort zu Frage 1.2.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Dies ist ein entscheidender Punkt der Vorlage. Grundsätzlich müssen die verschiedenen Antriebsarten gleich hoch besteuert werden. Nur so kann die Strassenfinanzierung auch langfristig sicher gestellt werden. Elektrofahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur genau gleich wie Fahrzeuge mit Verbrennermotor und sollen deshalb sich auch genau gleich an deren Finanzierung beteiligen.</p> <p>Um in einer Übergangsphase weiterhin einen Anreiz für den Kauf von Elektrofahrzeugen zu schaffen, schlagen wir aber vor, die Abgabe auf E-Fahrzeugen zeitlich gestaffelt einzuführen. Die schrittweisen Erhöhungen der Abgabe sind dabei gesetzlich zu verankern, so dass für die Verkehrsteilnehmenden und die Behörden Planungssicherheit besteht. Der maximale Abgabesatz auf der Höhe der bisherigen Mineralölsteuer soll erst in einem letzten Schritt erreicht werden.</p>
Anhang	

Titel	1.5 Würden Sie anstelle der beiden vorgeschlagenen Varianten («Fahrleistung» und «Ladestrom») eine pauschale Abgabe für alle Elektrofahrzeuge bevorzugen?
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Mineralölsteuer ist verbrauchsabhängig konzipiert. Es macht deshalb Sinn, dies auch bei Elektrofahrzeugen so zu konzipieren. Zudem sind die individuellen Fahrleistungen sehr unterschiedlich und können auch von Jahr zu Jahr grossen Schwankungen unterliegen.
Anhang	

Titel	1.6 Sind Sie mit dem vorgesehenen Einführungszeitpunkt 2030 für die Erhebung einer Abgabe bzw. einer Steuer auf Elektrofahrzeuge einverstanden?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Abgabe auf Elektrofahrzeugen muss auf das Jahr 2030 hin in einem ersten Schritt eingeführt werden, um Lücken bei der Strassenfinanzierung zu vermeiden. Gemäss unserem Vorschlag würde ab diesem Zeitpunkt anschliessend eine stufenweise Erhöhung der Abgabe bis zum Niveau der heutigen Mineralölsteuer erfolgen.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Einnahmen sollen gleich wie die Mineralölsteuer verwendet werden. Sie kommen somit sowohl dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF als auch der für die Berggebiete und ländlichen Räume besonders wichtigen Spezialfinanzierung Strassen zu gute.
Anhang	

Titel	2. Variante «Fahrleistung» (Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen, EFAG)
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.1 Halten Sie die Variante «Fahrleistung» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir halten diese Variante grundsätzlich für umsetzbar. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer wäre diese Variante die naheliegendere. Die entsprechenden Daten – auch ob die Strecken im Inland oder Ausland gefahren werden – werden in jedem modernen Fahrzeug bereits erfasst. Die Automobilhersteller müssten verpflichtet werden, diese Daten dem Bund zur Verfügung zu stellen. Dies sollte in Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung in der Schweiz möglich sein.
Anhang	

Titel	2.2 Befürworten Sie die Tariffdifferenzierung nach Fahrzeugarten (Ziff. 2.1.3.1 / Art. 8 Abs. 2 und Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	2.3 Befürworten Sie das Tarifmodell, welches das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs berücksichtigt (Ziff. 2.1.3.1 / Anh. 2, Ziff. 1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Gewicht spielt insbesondere bei Elektrofahrzeugen eine grosse Rolle und sollte deshalb als Kriterium einbezogen werden.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Hybride Fahrzeuge müssen für den Teil des Antriebes, der mit einem Verbrennungsmotor erfolgt, die Mineralölsteuer entrichten. Für den anderen Teil ist konsequenterweise die Elektroabgabe zu entrichten. Als Annäherung für die beiden Teile erscheint ein Wert von 50% angebracht.
Anhang	

Titel	2.5 Befürworten Sie die Einführung einer pauschalen Abgabe für die Abgabekategorien «Motorräder» und «Motorfahrräder» (Ziff. 2.1.3.56 / Art. 9 und Anh. 2, Ziff. 2.1 EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Aufwand und der Ertrag für eine leistungsabhängige Besteuerung stehen in diesem Fall in keinem Verhältnis, weshalb eine pauschale Abgabe angebracht ist.
Anhang	

Titel	2.6 Befürworten Sie, dass auch ausländische Elektrofahrzeuge der Abgabe unterliegen (Ziff. 2.1.4 / Art. 7 EFAG)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Auch ausländische Fahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur und sollen sich deshalb an deren Finanzierung beteiligen. Allerdings sollte diesbezüglich unterschieden werden zwischen Personen, die sich längere Zeit in der Schweiz aufhalten (z.B. zur Arbeit) und Touristen.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Personen, die nur die Schweiz durchqueren (Transitreisende) und für Touristen sollte eine Ausnahme getroffen werden. Transitreisende oder Personen, die sich nur kurz in der Schweiz aufhalten ohne zu tanken, beteiligen sich heute auch nicht an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Dieser Grundsatz sollte beibehalten werden. Zudem müssen die Gäste, die meist auch die Autobahn benutzen, bereits für ihre Transitreise oder ihren (kurzen) Aufenthalt die Vignette kaufen. Bei der pauschalen Variante sollte deshalb die Besteuerung erst ab einer Aufenthaltsdauer von einer Woche ansetzen.
Anhang	

Titel	2.8 Befürworten Sie, dass Non-Road-Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden (Ziff. 2.1.2 / Art. 5 Abs. 1 Bst. a EFAG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Dieser Punkt muss aber explizit ergänzt werden um forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Pistenfahrzeuge. Diese benutzen die Strasseninfrastruktur nicht und erhalten deshalb bereits heute die Mineralölsteuer zurückerstattet. Bei der Variante 2 ist diese Rückerstattung weiterhin vorgesehen, bei Variante 1 muss analog dazu explizit eine Ausnahme formuliert werden.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die MWST wird heute auf die Mineralölsteuer zum Normaltarif von 8,1% erhoben. Das macht für den Bundeshaushalt Einnahmen von rund 220 Mio. Fr. pro Jahr aus. Gerade in Zeiten, in denen der Bund zusätzliche Ausgaben finanzieren muss, sind dies wichtige Einnahmen. Aus unsrer Sicht muss auch auf dem Verbrauch von Elektrofahrzeugen der volle MWST-Satz zur Anwendung kommen. Wir lehnen die vorgeschlagene umständliche Hilfsberechnung ab.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3.1 Halten Sie die Variante «Ladestrom» für grundsätzlich umsetzbar?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Variante Ladestrom ist grundsätzlich umsetzbar. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer erscheint uns die Variante 1 aber eher angebracht. Letztlich ist aus Sicht der SAB aber die Wahl der Varianten nicht entscheidend, da die beiden Varianten keine räumlichen Auswirkungen haben. entscheidend ist, dass die gesetzlichen Grundlagen für die Abgabe rasch eingeführt werden, was wiederum eher für Variante 1 spricht.
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3.4 Befürworten Sie, dass ausländische Fahrzeuge während der Übergangsphase 2030–2034 nicht der pauschalen Steuer unterliegen (Ziff. 6.1.3.4)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	3.6 Sind Sie einverstanden mit dem Vorschlag einer generellen pauschalen Steuer für «Kleinfahrzeuge» (Ziff. 6.1.2 / Art. 5 EFzStG)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	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)?
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Falls Variante 2 gewählt wird, dann muss sicher gestellt werden, dass alle Ladevorgänge von der Abgabe erfasst werden. Ansonsten besteht ein sehr grosses Umgehungspotenzial.
Anhang	

Titel	3.8 Befürworten Sie den Verzicht auf ein Kontrollsystem zur Vermeidung von Steuerumgehungen über nicht registrierte Ladeeinrichtungen (Ziff. 6.2.4.7)?
Akzeptanz	Keine Angabe
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

## Rückmeldung zum 2.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung	--
Anhang	

## Rückmeldung zum 3.Erlass: Bundesgesetz über eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeug-Abgabegesetz, EFAG)

### Erlass Nr.3 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung	--
Anhang	

### Erlass Nr.3 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 5 Abgabebefreiungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Anpassungen / Gegenvorschlag	1 Die Abgabe muss nicht entrichtet werden für: a. Elektrofahrzeuge, die nicht für den Strassenverkehr konzipiert sind, wie Traktoren, forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Pistenfahrzeuge, (...)
Begründung	Neben landwirtschaftlichen Fahrzeugen müssen hier auch forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Pistenfahrzeuge explizit von der Besteuerung ausgenommen werden.
Anhang	

# Rückmeldung zum 4.Erlass: Bundesbeschluss über die Verwendung der Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Erlass Nr.4 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung	--
Anhang	

## Rückmeldung zum 5.Erlass: Bundesgesetz über eine Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeug-Steuergesetz, EFzStG)

Erlass Nr.5 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung	Der Entscheid, welche Variante gewählt wird, hat in unserer Beurteilung keine räumlichen Konsequenzen, betrifft also nicht spezifisch die Berggebiete und ländlichen Räume. In Analogie zur verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer erscheint uns Variante 1 eher angebracht.
Anhang	