



Ob elektrisch oder fossil: Alle Schweizer Autofahrer sollen sich künftig an der Strassenfinanzierung beteiligen. Foto: Petra Orosz (Keystone)

## Elektroautos werden bald besteuert

**Verkehr** Der Plan für eine pauschale Abgabe ist vom Tisch. Doch der Bund will E-Auto-Fahrer trotzdem zur Kasse bitten – mit einer fixen Kilometerabgabe. Die Reform trifft auch Benzin- und Dieselaautos.

**Stefan Häne**  
und **Gregor Poletti**

Wer ein Benzin- oder ein Dieselauto fährt, muss pro Jahr im Schnitt etwa 800 Franken an die Strasseninfrastruktur zahlen – via Zapfsäule. Auf jeden Liter fossilen Treibstoff erhebt der Staat Abgaben, wovon ein Teil in eine Kasse mit dem sperrigen Namen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) fliesst. Der Fonds schafft die Grundlage, damit der Bund genug Geld in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der

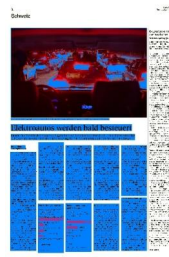
Autobahnen investieren und grosse Projekte des Agglomerationsverkehrs unterstützen kann.

Elektroautos dagegen geniessen freie Fahrt. Zuerst hat der Bundesrat in Aussicht gestellt, eine Pauschalabgabe einzuführen, die sich nach dem Gewicht des Autos bemessen sollte; ein Tesla-Fahrer würde demnach etwa 500 Franken pro Jahr zahlen müssen. Doch der Plan ist inzwischen vom Tisch, wie das Bundesamt für Strassen (Astra) bestätigt.

Wie lange Elektroautos noch

privilegiert bleiben, ist dennoch ungewiss. Denn: «Künftig soll eine Abgabe auf E-Fahrzeuge erhoben werden», sagt Astra-Direktor Jürg Röthlisberger auf Anfrage. Es sei gerecht, dass mit der zunehmenden Verbreitung von E-Fahrzeugen und der damit verbundenen geringeren Alimentierung des NAF diese Antriebsart stärker besteuert werde.

Das Astra erarbeitet auf Geheiss des Bundesrats derzeit ein Konzept, das die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichern soll. Die Arbeit



Basler Zeitung  
4002 Basel  
061/ 639 11 11  
bazonline.ch/

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 38'084  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 4  
Fläche: 103'082 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3007101  
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 83975323  
Ausschnitt Seite: 2/3

ten befinden sich in der Schlussphase, voraussichtlich im laufenden zweiten Quartal wird

der Bundesrat über die Eckpunkte und das weitere Vorgehen entscheiden. Gemäss Information dieser Zeitung ist geplant, die gesamte Finanzierung auf neue Beine zu stellen. Geprüft wird sogar, ob auch weitere Verkehrsabgaben wie die Vignette oder die Automobilsteuer wegfallen sollen.

### Kein akuter Handlungsbedarf

Sicher ist: Die Mineralölsteuer und ihr Zuschlag sollen wegfallen, an ihre Stelle soll eine Abgabe treten, die sich nach den gefahrenen Kilometern bemisst, dies allerdings nicht wie bei einem Mobility-Pricing mit örtlich und zeitlich variablen Preisen. Es wäre eine fixe Kilometerabgabe, die anders als ein Mobility-Pricing nicht darauf konzipiert wäre, die Verkehrsspitzen zu brechen. Und sie würde nicht nur für Benzin- und Dieselwagen fällig, sondern auch für Elektroautos. Im NAF-Topf liegen derzeit über 3 Milliarden Franken, und 2018 bis 2021 überstiegen die Einnahmen die Ausgaben leicht, teils auch aufgrund von Sondereffekten. Doch von diesem Jahr an kehren laut Astra die Vorzeichen: Es sind höhere Ausgaben als Einnahmen budgetiert, die Liquidität des NAF wird abnehmen. Nach Schätzung des Astra wird sie aber noch bis Ende der 2020er-Jahre genügend gross sein. «Wir sind aber zeitlich so unterwegs, dass wir auf den Zeitpunkt des Liquiditätsengpasses hin eine Lösung haben werden», betont Röthlisberger.

Auf den ersten Blick, so scheint es, besteht also kein akuter Handlungsbedarf. Doch Ver-

kehrspolitiker drängen jetzt auf mehr Tempo. Der Grund sind die stark wachsenden Verkaufszahlen bei den Elektroautos. Ende September 2021 waren etwas mehr als 70'000 reine Elektroautos immatrikuliert. Hinzu kommen weitere rund 200'000 Fahrzeuge, die wie Plug-in-Hybride oder Hybride teilelektrisch sind. Es gebe nun immer schneller immer mehr Autofahrer, die für die Benutzung der Strasse nichts oder deutlich weniger als die Benzin- und Dieselfahrer bezahlen müssten, sagt Nationalrat Martin Candinas (Die Mitte). Das sei psychologisch heikel. «Es wird zunehmend schwieriger, die Reform dereinst an der Urne durchzubringen.»

Das Volk wird in dieser Frage das letzte Wort haben, da es für das neue Finanzierungsmodell laut Astra höchstwahrscheinlich eine Verfassungsänderung braucht. Deshalb ist Christian Wasserfallen (FDP) überzeugt, dass man nun vorwärts machen müsse: «Das Reformprojekt wird sicher sehr umstritten sein.» Zentral ist für den FDP-Nationalrat, dass keine parallelen oder kumulativen Abgaben entstehen: Wird eine fahrleistungsabhängige Abgabe eingeführt, müssen die Mineralölsteuer und ihr Zusatz zeitgleich wegfallen.

Der geplante Systemwechsel wird auch von der E-Auto-Lobby begrüsst. Weil aber die Einnahmen aus der Mineralölsteuer noch «sehr hoch» sind, sieht Jürg Grossen, Präsident von Swiss E-Mobility und Präsident der GLP, keinen Grund zur Eile: «Zuerst müssen wir die Abhängigkeit von Benzin und Diesel reduzieren und die Hürden für die Elektromobilität abbauen.» Konkret: Der Anteil der E-Autos müsse noch deutlich mehr zunehmen

und dürfe zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit einer neuen Abgabe erschwert werden.

### Umstrittene Förderung

Allerdings betonte Swiss E-Mobility noch vor kurzem, dass die Abgabe ab einem Neuwagenanteil von 15 Prozent in Kraft gesetzt werden dürfe. Inzwischen ist dieser Prozentsatz höher, im letzten Quartal ist er bereits auf über 18 Prozent gestiegen. Grossen entgegen, im Gegenzug seien mit dem fehlenden Recht auf Lade-stationen in Mehrparteiengebäuden und der Benachteiligung bei der Dienstwagenbesteuerung neue Nachteile aufgetreten.

Grossens Argumente sind umstritten. Verkehrspolitiker wie Candinas finden, E-Autos müssten nicht mehr speziell gefördert werden. «Wir kaufen bald nur noch Elektroautos – aber nicht, weil wir ökologischer geworden sind, sondern weil die Autoindustrie immer mehr Elektroautos auf den Markt bringt.»

### Wie der NAF gespeist wird

Voranschlag Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds 2021, in Millionen Franken

Mineralölsteuerzuschlag (zu 100%)

1832

Automobilsteuer (zu 100%)

372

Autobahnvignette (zu 100%)

362

Mineralölsteuer (zu 10%)

279

Kompensationsbeiträge Kantone

60

Elektrofahrzeuge

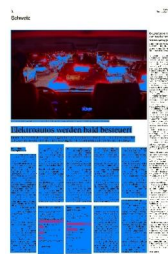
0

Grafik: mre / Quelle: Astra

# Basler Zeitung

Basler Zeitung  
4002 Basel  
061/ 639 11 11  
bazonline.ch/

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 38'084  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 4  
Fläche: 103'082 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3007101  
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 83975323  
Ausschnitt Seite: 3/3

## Noch dominieren Benzin- und Dieselaautos

Bestand Schweizer Personenwagen nach Treibstoffart, 2021  
Total: 4,68 Millionen

Benzin

3'046'645

Diesel

1'355'901

Hybrid, Plug-in-Hybrid\*

201'344

Vollständig elektrisch

70'223

Andere

14'122

\* ohne / mit ext. Lademöglichkeit

Grafik: mat / Quelle: BFS

## In jedes Auto eine Blackbox?

Führt der Bund eine fahrleistungsabhängige Abgabe ein, stellt sich eine technische Frage: Wie lässt sich erfassen, wer wie weit gefahren ist? Lastwagenfahrer kennen die Antwort bereits: Ein Fahrten-schreiber erfasst ihre zurückgelegte Wegstrecke, um die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu berechnen, die sie bezahlen müssen. Solche Erfassungsgeräte bieten gemäss dem Verband Auto-Schweiz heute schon einige Automarken auch für Personenwagen an. Man kann damit beispielsweise alle beruflich gefahrenen Kilometer registrieren und so bei der Steuererklärung die Spesenerfassung vereinfachen. (gr/sth)