

Per e-mail an var@bazg.admin.ch

Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer; Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Stellungnahme energie-wende-ja

In Kürze:

Ablehnung der vorgeschlagenen Aufhebung der Befreiung von E-Automobilen bereits per 1. Januar 2024 ab.

Wir schlagen vor, mit der Aufhebung der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer zuzuwarten, bis diese einen Anteil von 40 % an den Neuzulassungen aufweisen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Karin Keller-Suter

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit im Rahmen der Vernehmlassung vom 5. April 2023 zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV) Stellung nehmen zu können.

Ausgangslage

Der Bundesrat schlägt vor, die seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 geltende Befreiung der Elektroautomobile per 1. Januar 2024 aufzuheben.

Der Bundesrat begründet dies

- a) Mit dem deutlichen Wachstum der Elektromobilität und der folglich stark gestiegenen Anzahl steuerbefreit importierter Elektroautomobile, womit die Steuerbefreiung als Förderinstrument aus Sicht des Bundesrates nicht mehr notwendig sei.
- b) Mit den Steuerausfällen zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), die mit der vorgeschlagenen Anpassung beseitigt werden könnten.

Position energie-wende-ja

Wir anerkennen das Wachstum der E-Mobilität bei den neuzugelassenen Fahrzeugen und die damit verbundenen steigenden Einnahmehausfällen. Wir sind ebenfalls der Auffassung, dass sich E-Fahrzeuge angemessen an den verursachten Infrastruktur- und externen Kosten beteiligen müssen und die Befreiung der E-Fahrzeuge von der Automobilsteuer aufgehoben werden muss.

Dennoch lehnen wir die vorgeschlagene Aufhebung der Befreiung von E-Automobilen bereits per 1. Januar 2024 ab.

Begründung

Gegen die Aufhebung der Steuerbefreiung von E-Automobilen per 1. Januar 2024 sprechen einerseits klima- und energiepolitische andererseits mobilitätspolitische Gründe.

a) Klima- und energiepolitische Gründe

Der Verkehr ist mit rund 32 % der grösste Sektor bezüglich CO₂-Emissionen. Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist daher dringend notwendig, damit die gesetzten klimapolitischen Ziele erreicht werden können.

Die Elektromobilität ist auch aus energiepolitischer Sicht sinnvoll. Der Wirkungsgrad von Elektromotoren ist gegenüber Verbrennungsmotoren deutlich höher. Für die gleiche Verkehrsleistung beträgt der Energiebedarf bei Elektromotoren rund 30 % im Vergleich zu Verbrennungsmotoren.

Die aktuellen Zahlen zur Entwicklung von Elektrofahrzeugen unterstreichen die Notwendigkeit diese in der Schweiz weiterhin zu fördern. Bei der Neuzulassung rein batterieelektrischer Fahrzeuge hat die Schweiz 2022 in Europa zwei Plätze verloren und liegt mit 17,4 % nur noch auf dem neunten Rang.

Wir schlagen vor, mit der Aufhebung der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer zuzuwarten, bis diese einen Anteil von 40 % an den Neuzulassungen aufweisen.

b) Mobilitätspolitische Gründe

Der Antriebswandel von Verbrennungsmotoren zu Elektromotoren genügt nicht, um die Mobilität der Zukunft effizient, wirtschafts- und gesellschaftsdienend, ressourcenschonend, finanzierbar und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt zu gestalten. Elektrofahrzeuge benötigen wie Autos mit Verbrennungsmotoren Ressourcen in der Produktion, knapper Boden, verursachen Infrastrukturkosten und - wenn auch in geringerem Ausmass - externe Kosten.

- Ineffiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur und Fahrzeuge: gemäss Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung (BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (MZMV) vom 6. April 2023) liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad von Autos noch bei 1,5 Personen. Im Pendlerverkehr beträgt dieser sogar nur 1,09 Personen. Dies bedeutet, dass während den Hauptverkehrszeiten in 100 Autos nur 109 Personen transportiert werden.
- Volkswirtschaftlicher Schaden wegen der ineffizienten Nutzung der Infrastruktur
- Ausbau Verkehrsinfrastruktur: Wegen der ineffizienten Nutzung der Infrastruktur entstehen Staus. Als Antwort darauf wird diese laufend ausgebaut, mit dem Ergebnis, dass diese noch ineffizienter genutzt wird.

Infrastrukturprojekte werden dabei immer teurer und deren Realisierung dauert immer länger, sodass sie keine Lösung für heutige Probleme darstellen.

- Externe Kosten des Verkehrs: Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung («Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs», ARE 2022) verursacht der Verkehr der Allgemeinheit jährliche Kosten von mehr als 13 Mrd. Franken.

Aufgrund dieser umfangreichen Herausforderungen lehnen wir die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektromobile von der Automobilsteuer als Einzelmassnahme ab und fordern eine gesamtheitliche Anpassung der marktwirtschaftlichen Instrumente der Mobilitätspolitik mit mindestens folgenden Elementen:

- Internalisierung aller externer Kosten
- Orts- und zeitabhängige Benutzungsgebühren: das seit Jahren zur Diskussion stehende und immer wieder in Frage gestellte Mobility Pricing muss rasch umgesetzt werden.
- Reduktion der Mittel für den Verkehrsinfrastrukturbau (Einlagen in NAF und BIF)

Freundliche Grüsse

Ruedi Meier, Präsident energie-wende-ja

Markus Liechti, Vorstandsmitglied