

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

Als PDF und als Word per E-Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026
maurice.lindgren@suisse-ing.ch | T 031 970 08 89

Stellungnahme zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur obenerwähnten Vorlage danken wir Ihnen.

Wir unterstützen die Ziele der Vorlage, die für den Bund wichtigen, jedoch absehbar abnehmenden, Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen zu kompensieren und damit die Finanzierung der Strassen nachhaltig zu sichern.

Die Schweizer Strasseninfrastruktur ist eine der Grundpfeiler der Mobilität, Gesellschaft und Wirtschaft. Die durch die Vereinigung **suisse.ing** zusammengeschlossenen beratender Ingenieurunternehmungen sind mit Konzeption, Planung und Bau von Strassen im Auftrag der öffentlichen Hand betraut und weisen durch ihre tägliche Arbeit grosse Erfahrung und Expertise in diesem Bereich auf. Aus dieser Perspektive werden die Ziele der Vorlage unterstützt und die zur Vernehmlassung gestellten Varianten nachfolgend beurteilt.

Systemwechsel der Strassenfinanzierung sinnvoll

Ein durch diese Vorlage vorbereiteter Systemwechsel bei der Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist aus sachlicher Sicht nachvollziehbar, logisch und langfristig sinnvoll, insbesondere im Kontext der Energiewende hin zu einer fossilfreien Mobilität. Ein neues Finanzierungssystem, das stärker auf der tatsächlichen Nutzung basiert, entspricht dem Verursacherprinzip und fördert eine mobilitäts- und umweltpolitisch effizientere Kostenwahrheit. Diese Haltung deckt sich mit den Zielen von suisse.ing, welche eine verursachergerechte und nachhaltige Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur fordert.

Zeitpunkt der Einführung ist kritisch zu hinterfragen

Trotz der grundsätzlichen Zustimmung zur Stossrichtung ist der Zeitpunkt der geplanten Inkraftsetzung kritisch zu beurteilen. Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs schreitet bislang nur schleppend voran. Sowohl der Fahrzeugbestand als auch die Ladeinfrastruktur befinden sich noch in einer Übergangs- bzw. Aufbauphase. Eine zu frühe Einführung eines neuen Finanzierungsmodells birgt das Risiko von Fehlanreizen und damit weiter verzögerter Erreichung der Klimaziele im Verkehr.

Grundsatzfrage der Varianten – Besteuerung nach Fahrleistung

Aus Sicht des Verursacherprinzips ist eine Besteuerung nach tatsächlich gefahrenen Kilometern klar zu bevorzugen. Sie stellt sicher, dass die Nutzung der Infrastruktur direkt und transparent abgegolten wird.

Eine Besteuerung des Ladestroms für Elektrofahrzeuge hingegen setzt falsche Anreize. Sie mindert die Vorteile der – sehr wünschenswerten – Stromproduktion auf eigenem Grund, etwa durch Photovoltaikanlagen, und wirft komplexe Fragen bei bidirektionalem Laden oder gemischter Nutzung unterschiedlicher Ladeinfrastrukturen auf.

Selbstdeklaration versus technische Kilometererfassung

Bei der Wahl des Erhebungsmodells ist eine technische Kilometererfassung der Fahrzeuge der Selbstdeklaration klar vorzuziehen. Zwar bestehen auch hier technische, organisatorische und datenschutzrechtliche Herausforderungen, diese sind jedoch als lösbar. Die Schweiz verfügt mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits über relevante Erfahrung, ebenso existieren im Ausland und im Versicherungsmarkt funktionierende Modelle zur fahrleistungsabhängigen Erfassung.

Strategische Wirkung – technische Vorbereitung auf Mobility Pricing

Ein wesentlicher strategischer Vorteil eines solchen Systems liegt in seiner langfristigen Wirkung. Die technische Erfassung der Fahrleistung bildet eine zentrale Grundlage für zukünftige Mobility-Pricing-Modelle. In einem eingeschränkten Rahmen kann ein fahrleistungsabhängiges Abgabesystem bereits als eine Form von Road Pricing verstanden werden. Damit wird ein wichtiger Schritt hin zu einer effizienteren Steuerung der Verkehrsnachfrage und einer besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur gemacht.

Position von suisse.ing zu verkehrspolitischen Fragen

Die dargestellten Positionen entsprechen den Forderungen von suisse.ing, wie sie im Positionspapier „Mobilität der Zukunft“ bereits im Vorjahr aufgestellt wurden. Darin wird ein Paradigmenwechsel in der Mobilitätspolitik gefordert, hin zu einer verursachergerechten, integrierten und zukunftsfähigen Finanzierung und auch Steuerung der Mobilität. Der Systemwechsel in der Strassenfinanzierung ist damit nicht als isolierte Massnahme zu verstehen, sondern als Bestandteil einer umfassenden Mobilitätsstrategie.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung.

Mit freundlichen Grüssen

suisse.ing



Andrea Galli, Präsident
MSc Civil Eng ETHZ



Maurice Lindgren, Co-Geschäftsführer suisse.ing

Die Vereinigung suisse.ing

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen suisse.ing vereint rund 1000 Mitgliedsunternehmungen mit gut 15000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,6 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmungen der suisse.ing sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist suisse.ing die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.