

Zoff um neue Steuer für E-Autofahrer

- 01.07.2022
- handelszeitung.ch / Handelszeitung Online

Zu viel Innovation und zu rasch, das kann auch ein Nachteil sein. Weil immer mehr batteriebetriebene Fahrzeuge auf den Markt kommen und auch immer mehr E-Autos auf den Strassen fahren, schrumpfen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese Steuer müssen beim Tanken die Fahrer von Autos mit Verbrennermotor bezahlen. Mit diesen Steuererlösen wird in der Schweiz die Strasseninfrastruktur finanziert. Fahren weniger Verbrennerwagen auf Schweizer Strassen und mehr E-Autos, dann erhält das Bundesamt für Strassen (Astra) weniger Geld für den Strassenbau und -unterhalt.

Das soll sich ändern: Neu eingeführt werden soll eine Steuer ab 2030 auch für E-Autos, so wie sie für Verbrenner bereits gilt. Um Einnahmefälle des Astra zu kompensieren. Für 2021 weist das Astra bereits eine Unterdeckung von 334 Millionen Franken aus. Noch ist das Konzept für die neue Besteuerung nicht ausgereift. Und die Schweiz muss bis 2027 noch darüber abstimmen.

Aber die Autobranche rechnet bereits fest damit, denn die Autofahrer würden verstehen, dass es für den Ausbau und den Erhalt der Strassen auch das Geld dazu braucht. So sehen das zumindest die Verbände AGVS, TCS, Auto-Schweiz und Swiss eMobility. E-Steuer: «Ab 2030 ist viel zu spät» Doch der Teufel steckt im Detail. Etwa, wie genau und worauf die Steuer eingehoben werden soll: Auf die gefahrenen Kilometer? Auf die Fahrzeugkategorie? Oder beides? Klar ist nur: «Wenn es überall sonst eine verbrauchsabhängige Abgabe gibt, dann soll diese auch bei den E-Fahrzeugen gelten», sagt Thomas Hurter, Zentralpräsident vom Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS). «Diese Fahrzeuge benützen den gleichen Platz und die gleichen Strassen.

» Deshalb sollten die Fahrer dieser Fahrzeuge auch einen entsprechenden Beitrag leisten. Nur: «Ab 2030 ist viel zu spät.» Wobei auch für Daniel Graf, Sprecher des Touring Club Schweiz (TCS), zwar «die Besteuerung der Elektromobilität eine Option ist, die geprüft werden sollte». Aber mit einer Einschränkung: «Solange die Nutzer nicht mehr bezahlen als heute und das neue Steuersystem nicht dazu dient, die Mobilität über den Preis zu regulieren.» Zwei Varianten werden diskutiert: Mobility Pricing und Road Pricing.

Letzteres ist eine Art Wegzoll, eine Gebühr für die Nutzung der Strasse mit dem Fahrzeug. Mobility Pricing ist weiter gefasst und orientiert sich an der Nutzung des Fahrzeugs und damit an den zurückgelegten Kilometern. Das würde auch den öffentlichen Verkehr mit einschliessen. Keine Unterstützung für Road Pricing Aber: «Da man beim öffentlichen Verkehr diese Diskussion anscheinend nicht führen will», befürchtet Hurter, «geht es in Richtung Road Pricing.» Und das werde man nicht unterstützen.

Unklar ist auch, wie mit sogenannten Non-Roaders umgegangen werden soll. Das sind Verkehrsmittel, die nicht auf der Strasse fahren, wie Schiffe, Loks und Gabelstapler. Hier klafft laut Astra eine Finanzierungslücke von 91 Millionen Franken. Der Strom fehlt Noch dringender dürfte allerdings die Frage sein, woher in Zukunft der Strom für die vielen E-Autos herkommen soll. Experten rechnen damit, dass dadurch bis 2050 doppelt so viel Energie benötigt wird wie heute.

Und ob rechtzeitig genug Ladestationen für die vielen neuen E-Autos zur Verfügung stehen werden. Denn gemäss dem Entwurf von Bundesrat und Astra sollen 40 Prozent der Steuer für E-Autofahrer in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Förderung für Ladestationen fällt wegDie Kritik an der Besteuerung von E-Autos wächst. Verbände und Automobilexperten zerpfücken den Vorschlag des Bundesrates. Zoff um neue Steuer für E-Autofahrer E-Steuer: «Ab 2030 ist viel zu spät» Keine Unterstützung für Road Pricing Der Strom fehlt Förderung für Ladestationen fällt weg

Bernhard Fischer Ein Elektroauto (Tesla Model 3) auf einer Landstrasse: Um die geplante neue Besteuerung von E-Autos ist ein Streit entbrannt.