

swisscleantech | Limmatstrasse 183, CH-8005 Zürich

Eidgenössisches Finanzdepartement

per E-Mail an: [var@bazg.admin.ch](mailto:var@bazg.admin.ch)

Dienstag, 11. Juli 2023

# Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage Änderung der Automobilsteuerverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung Stellung nehmen zu können.

Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit einem Fokus auf Klima- und Energiepolitik setzt sich swisscleantech schon seit über 10 Jahren für eine CO<sub>2</sub>-freie Mobilität ein. Dazu gehört, dass der Autoverkehr möglichst rasch elektrifiziert werden muss. Hier stimmen Entwicklungen bei den Neuzulassungen optimistisch. Jedoch zeigen die Emissionen im Verkehr, welche weiter auf hohem Niveau stagnieren, dass bei der Dekarbonisierung noch viel Handlungsbedarf besteht. Um die Entwicklung weg vom Verbrenner- und hin zum Elektroauto mit gezielten Anreizen weiterhin zu beschleunigen, sprechen wir uns einerseits für eine stufenförmige Einführung der Besteuerung von Elektroautos, andererseits für eine befristete Erhöhung der Importsteuer auf Verbrenner-Autos aus.

## Stufenförmige Einführung der Besteuerung von Elektroautos

Mit der Aufhebung von Artikel 1 Abs. 1 und 3 AStV werden Elektroautomobile innerhalb sehr kurzer Frist ab dem 1. Januar 2024 zum normalen Steuersatz von 4 Prozent gemäss Artikel 13 AStG steuerpflichtig. Diese unmittelbare Einführung trägt der Tatsache nicht Rechnung, dass die Rahmenbedingungen für die stärkere Verbreitung von Elektroautos noch nicht gegeben sind:

- Es ist davon auszugehen, dass die kommenden Elektroautomodelle in tieferen Preissegmenten als bisher auf den Markt kommen werden. Hier sind Käufer\*innen deutlich preissensitiver. Eine Importsteuer ab 2024 birgt die

Gefahr, dass potenzielle Käufer von Elektroautos sich trotzdem für ein Verbrenner-Auto entscheiden – eine aus klimapolitischer Sicht unerwünschte Folge, welche die Dekarbonisierung der Mobilität um mehrere Jahre verschleppen wird, da Investitionszyklen bei Automobilen bei rund 5 - 10 Jahren liegen. Das gilt speziell für die Elektrifizierung von Firmenflotten. Wie Mitglieder von swisscleantech vermelden, besteht mit einer zu raschen Einführung die Gefahr, dass Unternehmen geplante Umstellungen von Firmenflotten verschieben.

- Die Schweiz kennt kein «Recht auf Laden». Dies ist vor allem für Mieter\*innen und Stockwerkeigentümer\*innen problematisch, die sich ein Elektroauto anschaffen möchten, jedoch nicht beeinflussen können, ob Ladestationen bei ihnen in der Garage installiert werden. Und solange das Laden an Schnellladestationen teurer ist als in der Garage, schrumpft der Preisvorteil des Ladens gegenüber dem Tanken signifikant. Dies hat wiederum negative Folgen für den Gesamtkosten-Vergleich zwischen Verbrenner- und Elektroauto.

Aus Sicht von swisscleantech sind das nur zwei Beispiele dafür, wo die regulatorischen Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um für gleich lange Spiesse zwischen Verbrenner- und Elektroautos zu sorgen.

Nichtdestotrotz muss sich auch der elektrisch betriebene Autoverkehr an der Finanzierung der von ihm benutzten Infrastruktur beteiligen. Zudem ist mittelfristig generell mit verbesserten Rahmenbedingungen zu rechnen. Vor diesem Hintergrund spricht sich swisscleantech für eine stufenförmige Einführung der Autoimportsteuer aus, wobei die anvisierte Höhe von 4% in 1%-Schritten erreicht werden soll. Wir regen an, diese ab 2025 einzuführen – dem Jahr, in dem voraussichtlich Preisparität zwischen Elektro- und Verbrenner-Autos erreicht wird.

## **Ergänzende Massnahmen zur Deckung des Defizits**

Berechtigerweise hält das Finanzdepartement fest, dass durch die Steuerbefreiung ein Defizit im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) entsteht. Wir erachten die zügige Umsetzung insbesondere der Projekte im Agglomerationsverkehr als ausgesprochen wichtig. Mit der stufenförmigen Einführung der Steuer auf Elektroautos wäre das erwartete Defizit deutlich tiefer als die zwei bis drei Milliarden Franken, die bei einer Fortführung der Steuerbefreiung für die Jahre 2024 bis 2030 fehlen würden. Trotzdem entsteht damit ein höheres Defizit also bei einer direkten Einführung der Steuer ab 2024. swisscleantech regt daher an, dass zum Ausgleich des entstehenden Defizits ergänzende Massnahmen umgesetzt werden.

Ein möglicher Vorschlag wäre eine temporäre Erhöhung der Importsteuer auf Verbrenner-Autos. Die Höhe der Importsteuer auf Verbrenner-Autos könnte dabei so festgelegt werden, dass das prognostizierte Defizit kompensiert wird. Ein konstanter Steuersatz für die befristete Übergangsphase wäre am effektivsten. Die Steuer auf Verbrenner-Autos sollte dann wieder auf 4% gesenkt werden, sobald die Steuer auf Elektroautos 4% erreicht hat.

Diese befristete, differenzierte Besteuerung hat den positiven Nebeneffekt eines finanziellen Anreizes zugunsten des raschen Umstiegs auf die Elektromobilität. Wenn

die Importsteuer auf Elektroautos 4% erreicht und die Steuer auf Verbrenner-Autos wieder auf 4% gesenkt wird, entfällt dieser Anreiz. Dies ist aus Sicht von swisscleantech richtig, weil für die nächsten Jahre von signifikanten Preissenkungen bei Elektroautos ausgegangen wird. Dadurch werden mittelfristig zusätzliche finanzielle Anreize zugunsten der Elektromobilität nicht mehr notwendig sein.

## Entwicklungen EU

Grundsätzlich müssen bei Fragen zur Sicherung der langfristigen Finanzierung des NAF die Entwicklungen in der EU mitberücksichtigt werden. Denn der Entscheidung der EU, den Import von Verbrenner-Autos ab 2035 zu verbieten, wird unweigerlich Konsequenzen für die Schweiz haben. Mittelfristig wird es demnach eine nachhaltige Lösung brauchen, damit der NAF weiterhin finanziert wird. Es gilt jedoch zu beachten, dass allfällige Anpassungen die Verbreitung der Elektromobilität nicht bremsen.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung der Anliegen im Sinne einer Steuerpolitik, die den Wandel hin zur CO<sub>2</sub>-freien Mobilität fördert.

Dr. Christian Zeyer  
Co-Geschäftsführer

Gregory Germann  
Mobilität