

Argumentarium: Elektromobilitätsabgabe ja – aber richtig

Der Bundesrat sieht in der NAF-Botschaft vor, ab 2020 eine Pauschalabgabe für alternativ angetriebene Fahrzeuge einzuführen, um diese an der Strassenfinanzierung zu beteiligen. Es ist grundsätzlich richtig, dass auch Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge mittelfristig ihren angemessenen Beitrag zur Strassenfinanzierung leisten müssen.

Eine Pauschalabgabe ist dafür aber das falsche System: Sie bestraft Wenigfahrer und setzt, einmal bezahlt, keinerlei Anreize für eine Mässigung des Verkehrskonsums. Angesichts knapper Infrastrukturen und des grossen Raumverbrauchs des Individualverkehrs ist dies auch für alternative Fahrzeuge kein intelligentes und zukunftsfähiges System. Zudem schreckt sie Automobilisten vom Kauf alternativer Antriebe ab und bremst damit die Marktentwicklung emissionsarmer Fahrzeuge unnötig aus.

Statt über eine Pauschalabgabe sollen Elektroautos über eine leistungs- bzw. streckenbezogene Gebühr ihren Beitrag zur Strassenfinanzierung leisten.¹ Damit bei der Ausgestaltung des Gesetzes im 2017 nicht als Weg des geringsten administrativen Widerstands eine Pauschalabgabe eingeführt wird, muss der Leistungs- bzw. Streckenbezug der Abgabe schon heute im Verfassungsartikel verankert werden.

Die Formulierung kann an den LSVA-Artikel der Verfassung (BV Art. 85 Abs. 1) angelehnt werden; der genaue Wortlaut ist dort «[...] eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe [...]». Für die Elektromobilitätsabgabe ist vor allem wichtig, dass sie *streckenabhängig* ausgestaltet wird. Eine *leistungsabhängige* Abgabe – im gleichen Sinn wie die LSVA zusammengesetzt aus Fahrzeugleistung und gefahrenen Kilometern (und damit ebenfalls streckenabhängig) – wäre aus energiepolitischer Sicht noch eine bessere Variante, da dann noch zwischen unterschiedlich schweren oder effizienten Fahrzeugen differenziert werden kann und somit zusätzliche Effizienz-Anreize geschaffen werden können.

Argumentarium

- Eine Pauschalabgabe ist **nicht verursachergerecht**. Wer wenig fährt, wird bestraft; wer viel fährt wird belohnt. Das setzt auch für alternative Fahrzeuge, die gleich viel Infrastruktur und Raum wie konventionelle Fahrzeuge benötigen, falsche Anreize.
- Die Aussicht auf eine jährliche Pauschalabgabe von 380 Franken hat beim Fahrzeugkauf eine **viel abschreckendere Wirkung als die Aussicht auf eine nutzungsbezogene Abgabe**, die über das Jahr gleich viel einträgt. Die Pauschalabgabe legt damit der Marktentwicklung emissionsarmer Fahrzeuge unnötig Steine in den Weg und ist kaum im Interesse einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Auch den Autoimporteuren, die für die Erreichung ihrer CO₂-Flottenziele auf attraktive Rahmenbedingungen für Elektroautos angewiesen sind, ist damit nicht gedient.
- Im Mai 2015 hat der Bundesrat eine **moderne Elektromobilitätspolitik** (Masterplan Elektromobilität) abgelehnt, nun möchte er schon **erste Hindernisse** aufbauen. Die Schweiz – eigentlich prädestiniert für eine Vorreiterrolle in der E-Mobilität (CO₂-armer Strommix, kaufkräftige Bevölkerung, kleinräumige Strukturen) – droht, den Anschluss zu verpassen und eine **grosse Chance für klimafreundlicheren Verkehr** nicht wahr zu nehmen. Was im Verkehr an CO₂-Reduktionen nicht erreicht wird, muss in anderen Bereichen der Wirtschaft geschaffen werden.
- Der Bundesrat möchte die Elektromobilitätsabgabe einführen, weil alternative Antriebe keine Mineralölsteuern entrichten. Die Mineralölsteuern haben einen **klaren Bezug zur**

¹ Eine strecken- oder leistungsabhängige Abgabe wurde schon in der Vernehmlassung von einer breiten Vielzahl von Akteuren proaktiv vorgeschlagen oder gefordert, u.a.:

- CVP, EVP, GPS, GLP, SPS,
- AR, BS, BL, TI
- Gemeindeverband, SSV
- LITRA, VAP, CFS, SAB, VCS, Alpen-Initiative, WWF, Klimaallianz, Pro Natura

Nutzung der Infrastruktur. Da ist es nur richtig, auch für Elektrofahrzeuge eine nutzungsbezogene Abgabe zu schaffen. Da die differenzierte Abrechnung des Stromverbrauchs nicht möglich ist, muss die zurückgelegte Distanz auf Nationalstrassen als Basis genommen werden.

- Ist eine Abgabe einmal eingeführt, ist ein Systemwechsel **politisch und administrativ sehr aufwändig**. Setzen wir schon jetzt auf das richtige System, sparen wir uns diesen Aufwand beim mittelfristig unumgänglichen Wechsel auf ein nutzungsbezogenes System.
- Längerfristig wird die Mineralölsteuer als Einnahmequelle der Strassenfinanzierung wegschmelzen. Eine nutzungsbezogene Elektromobilitätsabgabe bietet die einmalige Chance, auf einem kleinen Teil der Fahrzeugflotte die **Systemarchitektur für eine faire, nutzungsgerechte Verkehrsfinanzierung der Zukunft** vorzubauen.
- Die **Vignettenerhöhung** von 40 auf 100 Franken wurde abgelehnt, unter anderem weil sie Wenigfahrer unfair überbelastet hätte – und nun soll eine Elektroautovignette von 380 Franken angenommen werden?

Verkehrsökonomischer Hintergrund:

- Wir haben schon heute das Problem, dass im Individualverkehr **hohe Fixkosten und tiefe variable Kosten** anfallen, während im öV das Gegenteil der Fall ist. Die Konsequenz ist, dass Herr und Frau Schweizer, sobald sie ein Auto angeschafft haben und damit die hohen Fixkosten überwunden haben, kaum noch Anreize haben, multimodal unterwegs zu sein. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss daher darauf hinarbeiten, dass möglichst viele Fixkosten zu variablen Kosten umgelegt werden, um eine sinnvoll kombinierte Mobilität zu ermöglichen. Ansonsten werden sich die Verkehrsprobleme auf den Schweizer Strassen auch mit dem geplanten Ausbau nur noch verschlimmern. Die geplante Pauschalabgabe macht genau das Gegenteil: Sie schafft ein neues Fixkosteninstrument und ist damit aus verkehrsökonomischer Sicht ein Anachronismus.