



29. Juni 2022

Ersatz der Mineralölsteuern (Ersatzabgabe)

Faktenblatt «Abgrenzung der Ersatzabgabe»

Übersicht

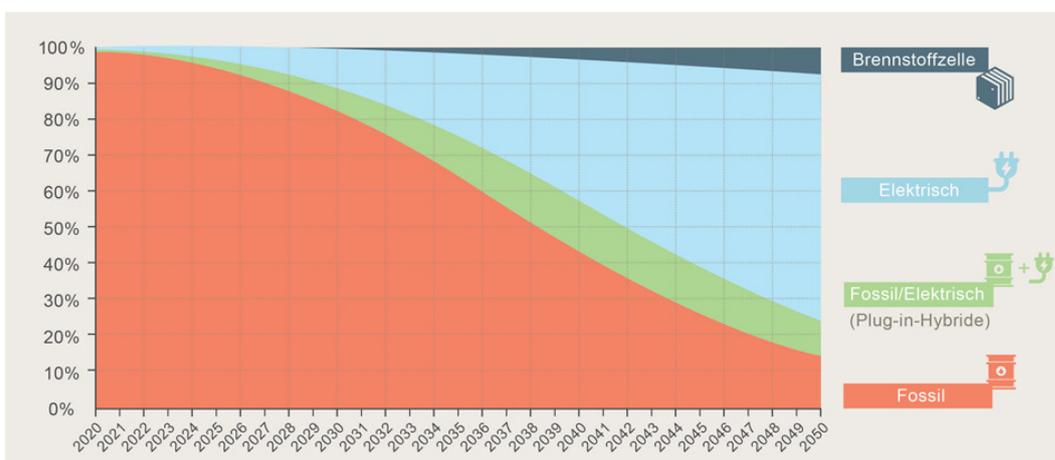
Ersatzabgabe	1
Mobility Pricing	2
Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).....	2

Die Ersatzabgabe dient zur Sicherung der Strassenfinanzierung, weil die Fahrzeugflotte zunehmend mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen durchsetzt ist. Mobility Pricing hat ein anderes Ziel: Mit einem zeitlich differenzierten Tarif sollen Verkehrsspitzen geglättet und der Verkehr besser auf die gesamte Tageszeit verteilt werden. Mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.

Ersatzabgabe

Da Halterinnen und Halter von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen heute weder Mineralölsteuer noch Mineralölsteuerzuschlag bezahlen, soll künftig auf diese Fahrzeuge eine Ersatzabgabe erhoben werden. Mit der Ersatzabgabe sollen Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen einen gleichwertigen Abgabebetrag entrichten, wie dies bei den Benzin- und Dieselfahrzeugen mit der Mineralölsteuer und dem -zuschlag geschieht. Mit der Ersatzabgabe soll die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur sichergestellt werden.

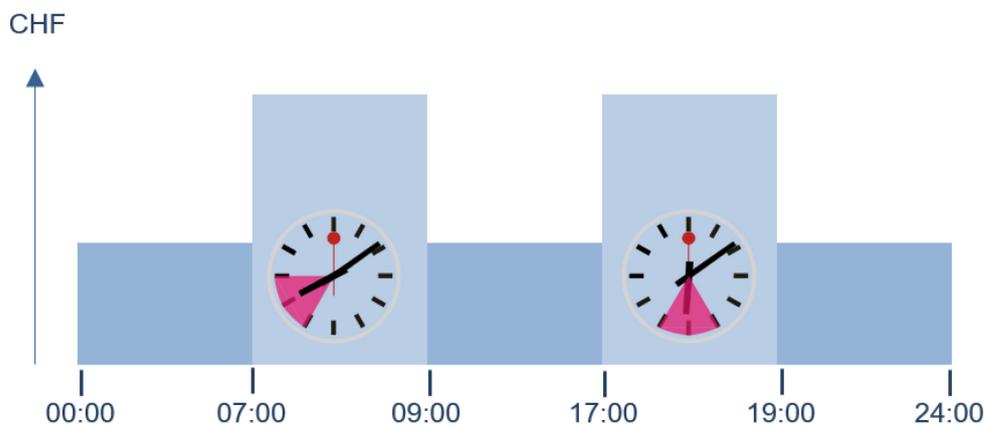
Entwicklung der Elektrifizierung der Personenwagen gemäss Szenario «Zero Basis» der Energieperspektiven 2050+



Der Vorteil dieses Ansatzes liegt darin, dass die bewährten und einfach zu erhebenden Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag nicht abgeschafft werden müssen. Dadurch werden die fossil betriebenen Fahrzeuge so bepreist wie bisher. Anstatt die Abgaben beim Betanken des Fahrzeugs zu bezahlen, soll bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen die zurückgelegte Distanz die massgebende Bemessungsgrundlage sein.

Mobility Pricing

Mit Mobility Pricing sollen verkehrsträgerübergreifend (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) Verkehrsspitzen geglättet und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden. Konkret bedeutet Mobility Pricing: Wer zu Spitzenzeiten auf stark belasteten Strecken unterwegs ist, zahlt für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einen höheren Tarif als zu den Randzeiten, wo es weniger Verkehr hat. Damit soll ein Teil der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bewogen werden, nicht mehr zu den Spitzenzeiten, sondern zu den Randzeiten zu fahren, was die Verkehrsinfrastrukturen zu den Spitzenzeiten entlastet. So können Staus und überfüllte öffentliche Transportmittel vermieden werden. Mobility Pricing hat kein Finanzierungsziel und würde alle Fahrzeuge betreffen, unabhängig ihrer Antriebsart.



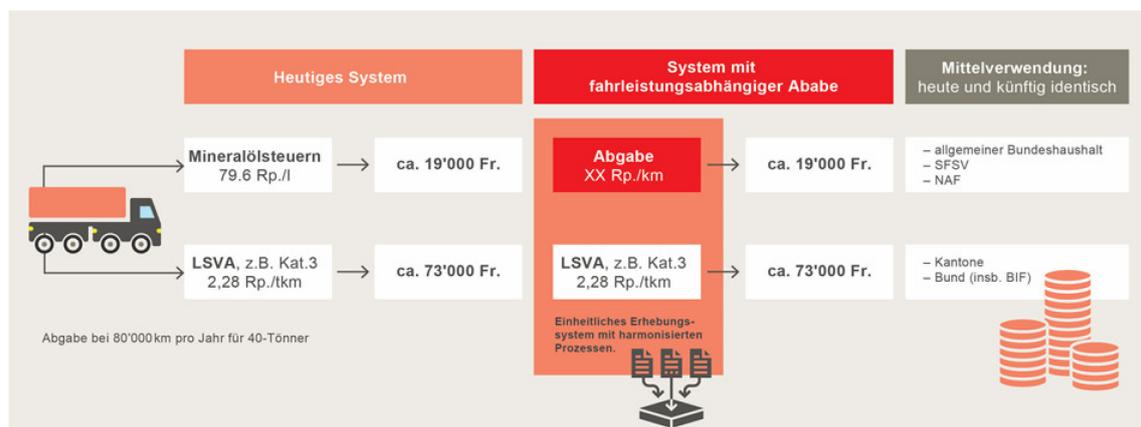
Im Dezember 2019 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, Kantone sowie Städte und Gemeinden zu suchen, die Pilotprojekte mit Mobility Pricing durchführen möchten. Daran anknüpfend hat der Bundesrat im Februar 2021 die Vernehmlassung für eine Vorlage eröffnet, mit der die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden sollen zur Durchführung solcher Pilotprojekte.

Aktuell liegen zehn Projektskizzen zu Mobility Pricing Pilotprojekten aus unterschiedlichen Regionen vor. Dies zeigt, dass Kantone und Städte neue und innovative Lösungen testen möchten. Das UVEK beabsichtigt, zu einer Auswahl der Projektskizzen Machbarkeitsstudien durchzuführen.

Nach Abschluss dieser Arbeiten wird der Bundesrat über das weitere Vorgehen entscheiden.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Die LSVA ist unabhängig von der Mineralölsteuer und in einem eigenen Gesetz geregelt. Zwischen der Ersatzabgabe und der LSVA besteht also kein direkter Bezug. Entsprechend würde sich bei einer Ablösung der Mineralölsteuern durch die Ersatzabgabe an der LSVA nichts ändern.



Da sowohl die Ersatzabgabe als auch die LSVA nach der Fahrleistung berechnet werden, könnte es jedoch künftig eine Schnittstelle geben, um die Erfassungsgeräte für die LSVA auch für die Ersatzabgabe zu verwenden und Synergien zu nutzen.