

Beschluss Nr. 308/2018

Schwyz, 24. April 2018 / ju

Reduktion der Motorfahrzeugabgabe für besonders umweltfreundliche Personenwagen
Beantwortung des Postulats P 11/17

1. Wortlaut des Postulats

Am 6. November 2017 haben die Kantonsräte Dr. Rudolf Bopp und Dr. Dominik Zehnder folgendes Postulat eingereicht:

„Die Höhe der Besteuerung von Personenwagen wird im Kanton Schwyz allein auf Grund der Motorenleistung und dem Gesamtgewicht des Fahrzeuges bemessen (SRSZ 782.300, Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben). Wie schon im Postulat P 2/15 festgestellt wurde, ist diese Systematik nur bedingt befriedigend, da damit Autos mit alternativen Antrieben teilweise sehr hoch besteuert werden und keinerlei steuerliche Anreize für umweltfreundliche Fahrzeuge bestehen.

In Anbetracht der gut alimentierten Strassenverkehrskasse besteht Raum für allfällige Anreize zu umweltbewussterer Mobilität. Daher regen wir eine zeitlich limitierte Reduktion der Motorfahrzeugabgabe für Neuzulassungen von umweltfreundlicheren Fahrzeugen an. Damit soll erreicht werden, dass auch im Kanton Schwyz bei Neu- und Ersatzbeschaffungen ökologische Fahrzeuge stärker berücksichtigt werden.

Wir bitten den Regierungsrat, eine zeitlich befristete Reduktion der Abgabe emissionsärmerer Personenwagen (z.B. Hybrid-, Elektro-, Brennstoffzellen- und weitere Antriebe) zu prüfen. Die Ausgestaltung der Reduktion soll sich möglichst an den nachstehend aufgeführten Eckpunkten orientieren:

- *Von einer Reduktion profitieren sollen Neuzulassungen von besonders umweltfreundlichen Personenwagen (Autos der Effizienzklasse A mit einem CO₂-Ausstoss unterhalb eines Schwellenwertes von z.B. 80 g/km).*
- *Die Reduktion der Motorfahrzeugabgabe erfolgt über einen Rabatt auf der ordentlichen Verkehrssteuer. Um eine gewisse Lenkungswirkung zu erreichen, sollte der Rabatt spürbar sein.*

- Die Anzahl Jahre, über die der Rabatt gewährt wird, wird in Abhängigkeit des CO₂-Ausstosses des Fahrzeugs und der Höhe der verfügbaren Mittel in der Strassenkasse festgelegt, höchstens aber für fünf Jahre gewährt.

Um eine möglichst grosse Anreizwirkung zu entfalten und gleichzeitig die längerfristige Kalkulierbarkeit der Einnahmen zu gewährleisten, soll das Programm zeitlich eng befristet werden.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Das Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (MfzAG, SRSZ 782.300) wurde an der Volksabstimmung vom 27. November 2011 mit 25 700 Ja gegen 17 009 Nein angenommen und durch den Regierungsrat auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt. Die Steuern für Personenwagen und Kleinbusse werden nach der Leistung in Kilowatt und dem Gesamtgewicht bemessen. Für Motorräder und Kleinmotorräder bildet die Leistung in Kilowatt die Bemessungsgrundlage. Alle übrigen Fahrzeuge werden nach dem Gesamtgewicht besteuert.

Ein ähnlich lautendes Postulat (P 2/15), welches eine umweltschonende, fortschrittliche Besteuerung von Personenwagen gefordert hat, wurde vom Kantonsrat an der Sitzung vom 23. September 2015 mit einem Verhältnis von 81:5 Stimmen nicht erheblich erklärt und am Protokoll abgeschrieben. Begründet wurde die Ablehnung damit, dass die Motorfahrzeugabgaben den Hauptzweck haben, die für den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen notwendigen Mittel zu generieren. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass das aktuelle Besteuerungsmodell ausreichende Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge biete. Gleichwohl hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, die technologische Entwicklung zu beobachten und bei Bedarf entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

2.2 Aktuelle Situation im Kanton Schwyz

Die auf dem MfzAG basierenden Einnahmen steigen jährlich an. Einerseits, weil der Kanton Schwyz nach wie vor ein über dem Schnitt der anderen Kantone liegendes Fahrzeugwachstum aufweist. Andererseits, weil neu immatrikulierte Fahrzeuge tendenziell mehr Leistung haben als deren Vorgängermodelle. In Kombination mit den eher tiefen Ausgaben der letzten Jahre im Strassenbereich (beispielsweise durch Verzögerungen beim Bau und Unterhalt der Strassen infolge Einsparungen und Beschwerden) ist der Saldo der Strassenrechnung deshalb per 31. Dezember 2017 auf ein Guthaben von gut 151 Mio. Franken angewachsen. Dass dieser Entwicklung entgegenzuwirken ist, wurde bereits erkannt. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 263 vom 10. April 2018 den Auftrag zur Teilrevision der MfzAG, mit der die Motorfahrzeugsteuer gesenkt werden soll, erteilt.

Per Stichtag 5. März 2018 waren bei einem Gesamtbestand von 98 510 leichten Personenwagen im Kanton Schwyz 1818 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb immatrikuliert. Dies entspricht einem Anteil von 1.85%. Aufgeteilt nach Treibstoffarten ergibt dies folgendes Bild:

- Benzin/Elektrisch	1319
- Elektrisch	113
- Diesel/Elektrisch	113
- Benzin/Alkohol	75
- Flüssiggas (LPG)	3
- Methanol	2
- Erdgas (CNG)	52

- Elektrisch mit Range Extender (z.B. BMW i3)	39
- Wasserstoff	0
- Erdgas (CNG)/Benzin	98
- Flüssiggas (LPG)/Benzin	4

2.3 Aktuelle Situation auf Bundesebene

Auch auf Bundesebene wurde festgestellt, dass Fahrzeuge mit Elektromotoren keine Beiträge an den Nationalstrassenbau und -unterhalt leisten (keine Erträge Mineralölsteuer). Das Eidgenössische Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) plant deshalb die Erhebung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge. Die Grundlage dafür wurde im Februar 2017 mit der Annahme des Bundesbeschlusses zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) durch Volk und Stände geschaffen. Eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage ist für die zweite Jahreshälfte 2018 geplant. Ein Einführungszeitpunkt dafür ist noch nicht bekannt. Im Übrigen sind Elektroautos von der Importsteuer befreit, welche 4% des Importwerts beträgt. Ebenfalls neuen Schub dürfte Elektroautos das neue CO₂-Emissionsgesetz ab 2020 geben. Dann bezahlen Autohersteller und Importeure Bussen, wenn die Autos ihrer Flotte durchschnittlich mehr als 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstossen. Dieses Gesetz übernimmt die Schweiz von der EU.

2.4 Aktuelle Situation in anderen Kantonen

Die Situation in den anderen Kantonen ist sehr unterschiedlich. Diverse Kantone gewähren für energieeffiziente Fahrzeuge Rabatte oder einen gänzlichen Erlass der Motorfahrzeugsteuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie den drei folgenden Jahren. Bei einigen Kantonen gilt der Rabatt oder die Befreiung nur für Elektrofahrzeuge. Während bei einigen Kantonen ausschliesslich die Antriebsquelle (keine Diesel oder Benzin) massgebend ist, stellen andere Kantone auf die Einstufung gemäss Energieetikette und/oder den CO₂-Ausstoss ab.

Keine Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge bei den Motorfahrzeugsteuern gewähren nebst dem Kanton Schwyz die Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Luzern, Schaffhausen und Wallis. Bemerkenswert ist, dass der Kanton Wallis den Ökobonus per 1. Januar 2016 und der Kanton Luzern die Steuerreduktion für energieeffiziente Personenwagen auf den 1. Januar 2017 abgeschafft hat.

2.5 Problematik der Bemessungsgrundlagen

Es ist mittlerweile hinlänglich bekannt, dass die publizierten CO₂-Werte nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ausschliesslich unter Laborbedingungen erreicht werden. Eine Studie des ICCT (International Council on Clean Transportation) geht davon aus, dass die Werte in der Praxis 42% höher liegen. Somit verkommt auch die Einreihung gemäss Energieetikette zur Farce. Der NEFZ wird ab September 2018 durch den WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) abgelöst. Die Verbrauchswerte werden steigen und dadurch praxisnäher. Wegen des neuen Fahrprofils mit Autobahnanteil und höherer Dynamik entsteht ein klarer Vorteil für hubraumstarke Diesel gegenüber kleinen Downsizing-Benzinern oder Autos mit Hybridantrieb. Dies, weil Autos mit grossen Motoren fast alle Fahrsituationen im Teillastbereich absolvieren, währenddem bei den „Kleinen“ verbrauchsintensive Vollastfahrten den CO₂-Ausstoss negativ beeinflussen werden. Auch im Zusammenhang mit der Dieselthematik des Volkswagen-Konzerns hat sich gezeigt, dass auf der sicheren Seite steht, wer als Bemessungsgrundlagen Abstand vom CO₂-Ausstoss und/oder der Energieetikette nimmt.

Ob die Energieetikette überhaupt bestehen bleibt, wird sich weisen. Mit der Motion 18.3344 vom 16. März 2018 hat Nationalrat Walter Wobmann den Bundesrat beauftragt, die Energieetikette für Motorfahrzeuge abzuschaffen.

Ebenfalls berücksichtigt werden müssen die enormen CO₂-Emission für die Herstellung der Lithium-Ionen-Akkus von Elektrofahrzeugen. Gemäss einer Studie des schwedischen Umweltministeriums verursacht allein die Produktion einer Tesla-Batterie über 17,5 Tonnen CO₂-Emissionen. Mit einem normalen Auto, so gross wie ein Tesla Modell S, kann man acht Jahre lang herumfahren, bis dieser Wert erreicht ist – die Produktion des Fahrzeugs ist darin bereits eingerechnet.

Zum gleichen Ergebnis kommt das UPI (Umwelt- und Prognose-Institut) in Heidelberg. Unter dem Titel „Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll?“ hat das Institut im August 2017 eine Aktualisierung des Berichts 79 veröffentlicht. In der Zusammenfassung heisst es: „Elektroautos sind entgegen einer weit verbreiteten Meinung nicht klimaneutral, sie verursachen als einzelnes Fahrzeug ungefähr gleich hohe Kohlendioxid-Emissionen wie normale Benzin- oder Diesel-Pkw. Elektrofahrzeuge haben zwar am Fahrzeug selbst keine Emissionen, durch ihre Herstellung und den Verbrauch von Strom verursachen sie jedoch erhebliche Emissionen, die ihnen zugeschrieben werden müssen.“

2.6 Schlussfolgerungen

Die Motorfahrzeugabgaben haben den Hauptzweck, die für den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen notwendigen Mittel zu generieren. Energieeffiziente Fahrzeuge beanspruchen genau gleich viel Strassenraum wie herkömmliche Diesel oder Benzin. Aus diesem Grund wird auch auf Bundesebene die Einführung einer Gebühr für Elektrofahrzeuge vorbereitet. Das aktuelle Besteuerungsmodell, welches primär die Motorleistung besteuert, bietet ausreichende Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge. Durch die CO₂-Vorgaben des Bundes sind die Fahrzeughersteller ohnehin gefordert, inskünftig noch vermehrt energieeffizientere Fahrzeuge in Verkehr zu bringen, damit sie keine Bussen bezahlen müssen. Die unsichere Zukunft der Energieetikette, die bekannten Probleme bei den Messungen des CO₂-Ausstosses und die nicht berücksichtigten Emissionen bei der Herstellung von Elektroautos und insbesondere deren Batterien sind hinreichende Gründe, welche dafür sprechen, die Messgrössen CO₂-Ausstoss und Energieetikette mit der Berechnung der Motorfahrzeugabgabe nicht zu berücksichtigen.

Das Postulat ist nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 11/17 nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Verkehrsamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

