

Beschluss Nr. 510/2015

Schwyz, 2. Juni 2015 / ah

Umweltschonende, fortschrittliche Besteuerung von Personenwagen

Beantwortung Postulat P 2/15

1. Wortlaut des Postulats

Am 20. März 2015 haben die Kantonsräte Dominik Zehnder, Christoph Weber und Ruedi Imlig folgendes Postulat eingereicht:

„Es ist bekannt, dass die Motorfahrzeugabgaben mit dem RRB Nr. 310/2011 kurz vor Ablauf der letzten Legislatur neu und grundsätzlich gut geregelt wurden. Dabei wurde festgelegt, die Besteuerung von Personenwagen alleine von der Motorenleistung und dem Gesamtgewicht abhängig zu machen. Gleichzeitig wurden gewährte Rabatte auf emissionsarmen Fahrzeugen gestrichen.

Die gewählte Systematik befriedigt aber nur teilweise, weil sie dem technologischen Fortschritt und dem gestiegenen Umweltbewusstsein nur teilweise Rechnung trägt. So kann ein umweltfreundliches aber schweres Hybrid- oder Elektroauto mit einem stärkeren Motor bedeutend stärker besteuert werden als ein leichteres älteres Modell mit einem energie-ineffizienten Verbrennungsmotor. Eine Besteuerung nach Gewicht und Motorenleistung setzt nur bedingt Anreize, in Fahrzeuge mit sauberen Antriebssystemen zu investieren.

Bis auf die Kantone AG, AI, NE, SH und SZ kennen mittlerweile alle Schweizer Kantone eine Form der Unterstützung für sparsame oder emissionsarme Fahrzeuge, wenn gleich diese häufig mittels zeitlich beschränkten Rabatten gewährt werden.

Da der technologische Fortschritt (Antriebssysteme und Energieeffizienz) einem steten Wandel unterliegt, bitte ich den Regierungsrat zu prüfen, ob und wie dieser Entwicklung aus heutiger Sicht besser Rechnung getragen werden kann und soll. Gibt es allenfalls Lenkungsmaßnahmen, die für den Kanton kostenneutral sind, gleichzeitig aber neben den genannten Variablen Gewicht und Motorenleistung beispielsweise auch den nicht-erneuerbaren Energieverbrauch und/oder die CO₂-Emission pro 100 gefahrene Kilometer in die Berechnungsformel miteinbeziehen?

Mit bestem Dank für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens.“

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.

Die Grundsätze der Besteuerung sind in § 4 MfzAG wie folgt definiert:

¹ Die Ausgestaltung der Steuer erfolgt nach den Grundsätzen der Allgemeinheit und der Gleichmässigkeit der Besteuerung.

² Es ist auf Bemessungskriterien abzustellen, die mit der Strassenbelastung in einem vernünftigen Verhältnis stehen, eine nachhaltige Finanzierung des Baus und Unterhalts von Strassen ermöglichen und Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Motorfahrzeuge schaffen.

In § 17 MfzAG ist festgelegt, dass der Nettoertrag aus den Steuern und Gebühren nach diesem Gesetz für den Bau und Unterhalt der Strassen verwendet wird.

Per Stichtag 18. Mai 2015 waren im Kanton Schwyz 1433 leichte Personenwagen mit alternativem Antrieb zum Verkehr zugelassen. Dies entspricht 1.5% des leichten Personenwagenbestandes. Davon sind 130 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb, welche sich wie folgt zusammensetzen:

<u>Anzahl</u>	<u>Marke/Typ</u>	<u>kW</u>	<u>Jahressteuer</u>	<u>Jahressteuer dieser Klasse</u> ¹
<u>Miniklasse</u>				233.--
9	Mitsubishi i-MiEV	49	219.--	
7	VW e-up	60	263.--	
4	Citroen C-Zero	49	219.--	
3	Smart Fortwo ED	55	246.--	
<u>Kleinwagenklasse</u>				270.--
28	Renault ZOE	65	279.--	
<u>Untere Mittelklasse</u>				666.--
17	BMW i3	125	506.--	
5	Nissan Leaf	80	336.--	
4	Mercedes B e drive	132	524.--	
4	VW e-Golf	85	354.--	
<u>Luxusklasse</u>				1135.--
21	Tesla Model S85P	350	1249.--	
7	Tesla Model S85	285	1039.--	
7	Tesla Model S85DP	543	1852.--	
<u>Cabrios/Roadster</u>				587.--
5	Tesla Roadster	185	724.--	

Bei neun weiteren Fahrzeugen handelt es sich um Einzelfahrzeuge diverser Hersteller.

¹ Durchschnittliche Jahressteuer im Kanton Schwyz der drei meistverkauften Fahrzeuge in der ganzen Schweiz im Jahr 2014 der entsprechenden Klasse.

2.2 Bemessungsgrundlagen

Im Rahmen der Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgaben wurden die möglichen Bemessungsgrundlagen vertieft geprüft. Ziel war es, Bemessungsgrundlagen zu wählen, welche auch inskünftig gleichbleibende bzw. dem Fahrzeugwachstum angepasste Steuererträge generieren. Zusätzlich wurde darauf geachtet, dass eine Korrelation zwischen Bemessungsgrundlage und Energieverbrauch besteht. Aus diesem Grund wurde die frühere Bemessungsgrundlage nach dem Hubraum unter anderem wegen der immer stärkeren Verbreitung von Downsizing-Motoren weggelassen. Und auch eine Besteuerung aufgrund des CO₂-Ausstosses wurde fallengelassen, weil wegen der immer effizienteren Motoren die Erträge von Jahr zu Jahr weiter erodiert wären. Hinzu kommt, dass die gemessenen CO₂-Ausstösse unter Laborbedingungen ermittelt werden und insbesondere im Fall von Hybridfahrzeugen teilweise wenig mit dem effektiven Verbrauch zu tun haben. Mit den Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt über Gesamtgewicht ist die Korrelation zum Energieverbrauch gegeben. Hybrid- und reine Elektrofahrzeuge fahren somit grundsätzlich nicht schlechter als Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren (siehe auch Zusammenstellung unter Ziffer. 2.1). Einzig reine Elektrofahrzeuge mit sehr leistungsstarken Motoren werden mit der Bemessungsgrundlage Leistung in Kilowatt tendenziell hoch besteuert und die Korrelation zum Energieverbrauch, insbesondere wenn ein Fahrzeug mit erneuerbarer Energie geladen wird, ist nur bedingt gegeben. Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist jedoch sehr gering. In dieser Preisklasse spielen die Betriebskosten erfahrungsgemäss eine untergeordnete Rolle.

Bezüglich der Bemessungsgrundlagen hatte das Verwaltungsgericht im März 2012 die Beschwerde eines Fahrzeughalters zu beurteilen. Dieser hatte geltend gemacht, dass die angewandten Bemessungsgrundlagen dem Grundsatz „Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Motorfahrzeuge zu schaffen“ nicht Rechnung tragen. Die Beschwerde wurde unter anderem darum als unbegründet abgewiesen, weil dem Gesetzgeber ein grosser Gestaltungsspielraum zukomme und der Umweltaspekt nur gleichrangig neben weiteren Aspekten (vernünftiges Verhältnis zur Strassenbelastung und nachhaltige Finanzierung des Baus und Unterhalts von Strassen) aufgezählt sei. Im Weiteren wurde die Abweisung damit begründet, dass der Gesetzgeber bei der Festlegung der Steuerbemessung für Motorfahrzeugabgaben verschiedene Varianten evaluiert, deren Vor- und Nachteile diskutiert sowie sich in der Folge für ein bestimmtes Bemessungskonzept entschieden habe.

2.3 Heutige monetäre Anreize für energieeffiziente Fahrzeuge

Energieeffiziente Fahrzeuge erfahren heute den grössten monetären Anreiz durch einen geringen Treibstoffverbrauch. Dies, weil aktuell auf Treibstoffen je Liter eine Mineralölsteuer von 73.12 Rappen auf Benzin und 75.87 Rappen auf Diesel (je zuzüglich MWST) erhoben wird. Für Elektrofahrzeuge gilt dieser Anreiz umso mehr, weil sie gar keinen Treibstoff benötigen. Weiter wird für Fahrzeuge mit einem CO₂-Austoss von mehr als 130 g CO₂/km seit dem 1. Juli 2012 eine Abgabe (Strafe) bei der Einfuhr erhoben. Zusätzliche monetäre Anreize werden markenabhängig von Autoimporteuren gewährt. Den Kaufentscheid für ein umwelteffizientes Auto beeinflussen dürften deshalb primär die vorstehend erwähnten Anreize sowie generelle Umweltaspekte und nicht ein Rabatt auf den Motorfahrzeugsteuern.

2.4 Ertragsneutralität

Damit die Einlagen in die Strassenrechnung aus den Motorfahrzeugabgaben unverändert bleiben, müssten bei einem Rabattmodell für energieeffiziente Fahrzeuge Kompensationsmassnahmen herangezogen werden. Dies müsste entweder über eine generelle Erhöhung des Steuerindex oder aber über eine grössere Belastung von wenig effizienten Fahrzeugen bewerkstelligt werden. Eine generelle Höherbelastung aller Motorfahrzeuge ist deswegen nicht angezeigt, weil verbrauchsarme Fahrzeuge gleichviel Platz im Strassenraum beanspruchen wie verbrauchsstarke Fahrzeuge. Bei der Einführung eines Bonus-/Malussystems aufgrund der CO₂-Emissionen würde auf eine Bemessungsgrundlage umgestellt, welche eine langfristige Kalkulierbarkeit der Einnah-

men verunmöglichen und ständige Gesetzesanpassungen zur Erhaltung der Erträge nach sich ziehen würde. Im Übrigen gilt das Argument der Beanspruchung des Strassenraums bzw. des Platzbedarfs auch bei dieser Bemessungsgrundlage. Insofern müssten diesbezügliche Lenkungsmaßnahmen auf einer anderen gesetzlichen Grundlage basieren. Aufgrund der angespannten Situation im Finanzhaushalt erscheint dies dem Regierungsrat weder opportun noch mehrheitsfähig.

2.5 Schlussfolgerungen

Das Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben hat den Hauptzweck, die für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen notwendigen Mittel zu generieren. Nebst generellen Umweltaspekten und anderen monetären Anreizen wird mit dem jetzigen Besteuerungsmodell (Mischtarif: „Leistung über Gesamtgewicht“) ausreichend Anreiz zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge geschaffen. Mit den heutigen Bemessungsgrundlagen ist eine geregelte Strassenfinanzierung auch langfristig plan- und kalkulierbar. Das seit 2012 geltende Gesetz hat sich in der Praxis bewährt und es ist somit weder angezeigt noch opportun, ein erst seit drei Jahren in Kraft befindliches Gesetz einer erneuten Revision zu unterziehen. Der Regierungsrat wird die weitere technologische Entwicklung beobachten und bei Bedarf entsprechende Massnahmen ergreifen.

Aus diesen Gründen ist das Postulat als nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 2/15 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

