



Bericht 2017-DSJ-216

7. November 2017

**des Staatsrates an den Grossen Rat
zum Postulat 2017-GC-95 Eric Collomb/Hubert Dafflon – Für eine kohärente
und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge**

1. Einleitung	7
2. Geschichtlicher Überblick zur Einführung einer Umweltkomponente bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge	8
3. Das Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeugen	8
4. Kantonale Besteuerung der Motorfahrzeuge	8
4.1. Beschreibung der geltenden Regelung	8
4.2. Stärken der geltenden Regelung	9
4.3. Kriterien zur Förderung von innovativen Antriebsformen	10
4.4. Elektrofahrzeuge	10
5. Überlegungen zu einem System, wie es von den Postulanten vorgeschlagen wird	11
5.1. Grundgebühr gemäss dem Gewicht und der Leistung	11
5.2. Energiesteuer	11
5.3. Umweltsteuer	11
5.4. Überblick	12
6. Vorschläge des Staatsrats	12
7. Fazit	12

Hiermit unterbreiten wir Ihnen den Bericht zum Postulat 2017-GC-95 Eric Collomb und Hubert Dafflon, mit dem diese die Prüfung einer neuen Besteuerungsform der Motorfahrzeuge, die sich auf die drei Pfeiler Benützung der Infrastruktur, Energieeffizienz und Umweltschutz stützt, anregen und das am 22. Mai 2017 für erheblich erklärt wurde.

1. Einleitung

Mit einem am 18. Mai 2017 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat fordern die Grossräte Eric Collomb und Hubert Dafflon, die Kriterien zur Besteuerung der Motorfahrzeuge zu revidieren. Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger stammt aus dem Jahr 1967. Der technologische Fortschritt hat den Motorfahrzeugbereich gewandelt, namentlich auf den Ebenen der Antriebstypen, der Fahrzeugleistung oder auch der Schadstoffemissionen. Trotz den schrittweisen Anpassungen der betreffenden gesetzlichen Grundlage, erscheint es wichtig, die Besteuerungskriterien eingehend zu revidieren. Das

derzeitige Steueraufkommen muss garantiert werden. Die Besteuerung sollte sich auf drei Pfeiler stützen:

- > eine Grundgebühr zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur für alle Motorfahrzeuge, die das Gewicht und die Fahrzeugleistung berücksichtigen sollte;
- > eine Energiesteuer auf Grundlage der Energieetikette;
- > eine Umweltsteuer zur Förderung von Antriebsarten mit einer geringeren Umweltbelastung (Elektro, Wasserstoff, Gas usw.). Sie sollte Fälle beseitigen, in denen dieselbetriebene Personenwagen mit der Energieetikette A von einer Steuerbefreiung profitieren.

Das Besteuerungsmodell sollte indirekt ebenfalls Unternehmen mit Sitz im Kanton, die nach innovativen Antriebsarten forschen, unterstützen.

2. Geschichtlicher Überblick zur Einführung einer Umweltkomponente bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge

Auf Bundesebene trat die Energieetikette für Personenwagen 2003 in Kraft. Deren Veröffentlichung ist beim Verkauf eines neuen Personenwagens obligatorisch und empfohlen für Gebrauchtwagen. Der Wert der Energieetikette berücksichtigt den Energieverbrauch und das Leergewicht der Motorfahrzeuge. Die CO₂-Emissionen sind auf der Energieetikette ausgewiesen, sind jedoch nicht Teil der Berechnung des Wertes.

Die Entwicklung einer Umweltetikette wurde von den eidgenössischen Räten vorgesehen. Am 18. Juni 2010 hatte der Bundesrat aufgrund zahlreicher Meinungsverschiedenheiten während der Anhörung entschieden, darauf zu verzichten und stattdessen die Energieetikette für Personenwagen zu verbessern.

Im Kanton Freiburg haben mit Motionen die Grossräte Yvan Hunziker und Fritz Glauser (M. 1023.07), danach die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann-Bolz (M. 1034.07) beantragt, dass Motorfahrzeuge nicht mehr auf Grund ihres Hubraumes, sondern je nach deren Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen besteuert werden. Es wurde die Einführung einer Steuerreduktion für saubere Fahrzeuge auf Grundlage der Umweltetikette verlangt.

In seiner Antwort vom 11. Februar 2008 hat der Staatsrat die Annahme dieser Motionen empfohlen. Er sah vor, einen Entwurf zur Revision des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) vorzulegen. Er verpflichtete sich dazu,

das Prinzip der Besteuerung auf Grund des Hubraumes mit einem an die Umweltetikette gekoppelten Korrekturfaktor zu ergänzen. Am 3. April 2008 hat der Grosse Rat diese Motionen für erheblich erklärt.

Folgend auf den Entscheid des Bundesrates, die Umweltetikette abzulehnen, übermittelte der Staatsrat am 29. Juni 2010 dem Grossen Rat einen Entwurf zur Anpassung des BMfzG (Botschaft 201). Dieser schafft Anreize für die künftigen Käuferinnen und Käufer, sich in erster Linie für energieeffiziente und ökologisch wirksame Motorfahrzeuge zu interessieren. Fahrzeuge mit einer Energieetikette A kommen in den Genuss eines Bonus: Die Fahrzeuge der Kategorie A werden ab ihrer ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren von der Steuer befreit. Dieser Bonus wird durch einen Malus für Fahrzeuge der Effizienzkatgorien D oder niedriger finanziert. Am 8. Oktober 2010 hat der Grosse Rat den Entwurf zu 94 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit einer Enthaltung, angenommen.

3. Das Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeugen

Bei der ersten Inverkehrsetzung eines Personenwages oder eines Nutzfahrzeugs von weniger als 1,6 t auf dem nationalen Markt wird eine einmalige Bundessteuer (AStG) in Höhe von 4% des Fahrzeugwertes erhoben. Elektrofahrzeuge sind von der Steuer befreit.

Ausserdem zahlt der Fahrzeugführer indirekt eine Verbrauchssteuer: die Mineralölsteuer und der Zuschlag auf Treibstoffe (MinöStG). Nachstehend eine Zusammenfassung der Steuerbelastung pro Liter Benzinäquivalent:

Treibstoff/Energie	Diesel	Benzin	Erd- oder Flüssiggas	Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen (Biodiesel, Biogas usw.)	Elektro und Wasserstoff
Steuer in Rappen	75,87	73,12	+/- 33,00	0,00	0,00

Die Hauptmerkmale dieser Steuer sind eine hohe Proportionalität zwischen den gefahrenen Kilometern und dem Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs sowie ein erhöhter Tarif für Energien, die eine ungünstige Umweltbilanz aufweisen.

Schwere Motorfahrzeuge sind zusätzlich zum MinöStG zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verpflichtet. Diese ist abhängig vom Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs, den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein und von der Emissionsstufe (Euro 0 bis Euro 6). Pro Tonne/km eines Fahrzeuges der Eurokategorie 0 bis 3 werden 3.10 Rappen berechnet, 2,69 Rappen für die Eurokategorie 4 oder 5 und 2,28 Rappen für die Eurokategorie 6. Eine ungünstige Umweltbilanz wird steuerlich schwer sanktioniert: Ein Sattelmotorfahrzeug von 40 Tonnen und der Kategorie Euro 0 zahlt pro Jahr mehrere zehntausend Franken mehr als in der Kategorie

Euro 6. Elektrofahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen sind von der LSVA befreit.

4. Kantonale Besteuerung der Motorfahrzeuge

4.1. Beschreibung der geltenden Regelung

Das BMfzG regelt die Besteuerung von Motorfahrzeugen und Anhängern. Die Besteuerungskriterien und die Bestände vom 30.09.2016 sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Besteuerungskriterium	Fahrzeugart	Bestand	in%
Hubraum (+ Energieetikette für Personenwagen)	> Personenwagen	181 812	85%
	> Nutzfahrzeuge mit weniger als 1 t Nutzlast	15 428	
	> Motorräder und ähnliche Motorfahrzeuge	23 524	
Nutzlast	> Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	1 640	8%
	> Anhänger und Sattelanhänger	17 954	
	> andere Fahrzeuge mit mehr als 1-t-Nutzlast	1 056	
Pauschalbetrag	> Traktoren, Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren	3 276	6%
	> Landwirtschaftliche Traktoren und Arbeitsanhänger	9 266	
	> Wohnwagen und Arbeitsanhänger	4 176	
Anzahl Beifahrersitze	> Gesellschaftswagen und Anhänger zur Personenbeförderung	359	< 1%
	> Kleinbusse	325	

Für Personenwagen wird die Besteuerung auf Grund des Hubraums mit der Energie- und Umwelteffizienz ergänzt (Energieetikette-System). Für Fahrzeuge der Kategorien:

- > A wird ab der ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren eine Steuerbefreiung gewährt
- > B und C sowie A, die keinen Anspruch auf Steuerbefreiung mehr haben, wird die Besteuerung nicht erhöht
- > D bis G und kategorielose Fahrzeuge wird ein Malus zur Finanzierung der Steuerbefreiungen der Fahrzeuge der Kategorie A vorgenommen

4.2. Stärken der geltenden Regelung

Beständigkeit: Werte wie der Hubraum, die Nutzlast oder die Anzahl Beifahrersitze werden vom Hersteller oder Importeur festgelegt. Sie sind konstant und einfach überprüfbar, im Gegensatz zu der Motorleistung, den CO₂-Emissionen oder dem Treibstoffverbrauch.

Öffentlichkeit: Werte wie der Hubraum, die Nutzlast oder die Anzahl Beifahrersitze werden im Fahrzeugausweis veröffentlicht, dessen Inhalt auf Bundesebene festgelegt wird. Die Händler von neuen Fahrzeugen müssen die Energieetikette ausweisen: Sie wird auch für Gebrauchtwagen empfohlen. Die Energieetikette und ihre jährliche Aktualisierung sind auf der Website des Bundesamts für Energie (BFE) verfügbar.

Einfachheit: Der Hubraum, die Nutzlast oder auch die Energieetikette sind Daten, die einer breiten Öffentlichkeit bekannt sind und verstanden werden.

Dynamisch: Das BFE nimmt jährlich eine Neueinstufung der Energieetikette von allen in Verkehr stehenden Personenwagen vor. Das Verhältnis zwischen Fahrzeugen mit einer Steuerbefreiung, einem neutralen Tarif und einem Malus wird so sichergestellt.

Ausrichtung für innovative Antriebsarten: Ein Blick in den Verbrauchskatalog <http://www.verbrauchskatalog.ch/de> zeigt, dass der Anteil an Motorfahrzeugen der Energieetikette A bei über 95% für Elektrofahrzeuge, 70% für gasbetriebene Fahrzeuge, 55% für Hybridfahrzeuge liegt. Sie liegt bei weniger als 15% für benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge.

Anreize: Eine Steuerbefreiung während drei Kalenderjahren, die einem kurzfristigen finanziellen Vorteil zwischen 1000 und 1500 Franken für ein neues Fahrzeug der Kategorie A entspricht, führt zu einem höheren Anreiz für die Käufer als eine niedrigere langfristige finanzielle Reduktion (zum Beispiel: eine Reduktion von 100 Franken/Jahr während 10 bis 15 Jahren). Die Wirksamkeit des Freiburger Systems ist erwiesen. In nationalem Vergleich stellt der Durchschnitt der CO₂-Emissionen für Neufahrzeuge eine sehr günstige Entwicklung dar.

Jahr	Schweiz Wert	Kanton Freiburg		Kantonaler Wert	
		Wert	Rangfolge	Der niedrigste*	Der höchste
2010	161 g/km	157 g/km	–	–	–
2014	142 g/km	138 g/km	3.	135 g/km	154 g/km
2016	134 g/km	131 g/km	3.	124 g/km	145 g/km

Quelle BFA – Seit 2014 detaillierte Statistik nach Kanton

* Der niedrigste Wert ist durchgehend und bei weitem derjenige des Kantons Appenzell Innerrhoden (AI) dank deren Immatrikulation von Mietfahrzeugen.

Entwicklung: Der Bund verbessert regelmässig die Energieetikette. Seit 2012 berücksichtigt er Primärenergie-Benzin-äquivalente, um die verschiedenen Treibstoffe und Antriebe besser miteinander vergleichen zu können, das heisst vom Verbrauch der Energiequelle bis zum Rad. Er erweitert sie um neue Energieformen, die im Automobilssektor benützt

werden: Ab 2018 werden wasserstoffbetriebene Fahrzeuge mit einer Energieetikette ausgestattet sein. Eine Erweiterung auf Motorräder und Nutzfahrzeuge dürfte ebenfalls folgen.

Beibehaltung des Steuersubstrats: Nachfolgend das Wachstum der Fahrzeuge und der Erträge.

	2005	2010	2016	Abweichung zwischen	
				2005–2010	2010–2016
Immatrikulierte Fahrzeuge	192 956	217 168	258 816	+12,6%	+19,2%
Steuererträge (in Millionen)	71,97	83,39	107,47	+15,9%	+28,9% *

*Indexierung der Tarife zu 10% im Jahr 2014

4.3. Kriterien zur Förderung von innovativen Antriebsformen

Ende Mai 2017 werden mehr als 183 000 Personenwagen gezählt, davon 3516 Einheiten mit einer innovativen Antriebsform (Hybrid, Gas, Elektro usw.). Das Energielabel-

System ist für sie besonders vorteilhaft: fast 30% kommen derzeit in den Genuss einer Steuerbefreiung. Von diesen 3516 Personenwagen wurden zwischen 2011 und 2017 2808 Einheiten immatrikuliert und über 70% sind in den Genuss einer Steuerbefreiung gekommen.

		Etikette A, steuerbefreit		Etikette A +3 Jahre, B und C		Etikette D und niedriger		Total	
		Anzahl	in%	Anzahl	in%	Anzahl	in%	Anzahl	in%
Alle Personenwagen	Anzahl	4 656		14 650		164 157		183 463	
	Durchschn. Steuer	–,-	2,5%	Fr. 428.–	8,0%	Fr. 491.–	89,5%	Fr. 474.–	100%
Davon innovative Antriebsarten (Hybrid, Gas, Elektro usw.)	Anzahl	1 027		1 867		622		3 516	
	Durchschn. Steuer	–,-	29,2%	Fr. 441.–	53,1%	Fr. 494.–	17,7%	Fr. 321.–	100%

4.4. Elektrofahrzeuge

Der Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG legt die Bestimmungen für Elektrofahrzeuge fest. Für Personenwagen und Motorräder wird die Leistung (kW) in einen theoretischen Hubraum umgewandelt, was in einem zweiten Schritt erlaubt, die Tarifabellen des BMfzG anzuwenden. Der Umwandlungssatz für Personenwagen und Nutzfahrzeuge mit einer Nutzlast von weniger als 1000 kg beträgt 0.045 und 0.055 für Motorräder und fahrzeugähnliche Geräte. Ein Personenwagen zu 80kW entspricht einem Hubraum von 1777 cm³. Ein Motorrad zu 11 kW entspricht einem Hubraum von 245 cm³. Da die Leistung mit dem Ladezustand der Batterien abnimmt, legt die Mehrheit der Hersteller auch eine mittlere Leistung, die während einer Dauer von 30 Minuten

verfügbar ist, fest. Die Umwandlung durch das BFA in einen Hubraum basiert auf diesem Wert: Er liegt unter der Leistung, die der breiten Öffentlichkeit mitgeteilt wird.

Elektrofahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor dem 1. Januar 2012 stattfand, kommen in den Genuss von einem Rabatt von 30%. Diese Massnahme wurde 2015 eingeführt und 626 Fahrzeuge kommen bis heute in den Genuss dieser Bestimmung. Motorfahräder mit elektrischer Tretunterstützung sind von der Steuer ausgenommen.

Gemäss den nachstehenden Beispielen (Elektrofahrzeuge sind unterstrichen) sind die im Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG festgelegten Tarife auch heute noch relevant.

Marke und Typ (Empfangscode nach Typ)	Hubraum	Leergewicht	Energielabel	Maximale Leistung	Jährliche Steuer
Gruppe Kleinwagen-Kompaktwagen					
<u>Renault Zoe (1RC493)</u>	956 cm ³	1 511 kg	A	65 kW	Fr. 0.00 später Fr. 352.00*
VW Polo 1.2 TSI (1VG278)	1 197 cm ³	1 215 kg	C	66 kW	Fr. 387.00
Opel Corsa 1.2	1 229 cm ³	1 199 kg	E	51 kW	Fr. 425.00
Renault Clio dCi 90 (1RC442)	1 461 cm ³	1 165 kg	A	66 kW	Fr. 0.00 später Fr. 440.00*
Ford Fiesta 1.5 TDCi (1FK149)	1 499 cm ³	1 170 kg	A	55 kW	Fr. 440.00
<u>BMW i3 (1BJ349)</u>	1 667 cm ³	1 365 kg	A	125 kW	Fr. 0.00 später Fr. 465.00*

Marke und Typ (Empfangscode nach Typ) Gruppe Limousinen-Sportwagen	Hubraum	Leergewicht	Energieetikette	Maximale Leistung	Jährliche Steuer
Jeep Cherokee 3.2 (1JB217)	3 239 cm ³	2 009 kg	G	200 kW	Fr. 800.00
TESLA X 90 X (1TD540)	3 511 cm ³	2 512 kg	A	386 kW	Fr. 0.00 später Fr. 813.00*
TESLA S 85 D P (1TD512)	3 756 cm ³	2 262 kg	C	568 kW	Fr. 851.00
Porsche Cayenne Turbo S (1PF620)	4 806 cm ³	2 310 kg	G	419 kW	Fr. 1 069.00
Aston Martin Vanquish (1AB591)	5 935 cm ³	1 814 kg	G	423 kW	Fr. 1 216.00
Lamborghini 824 Aventador (1LA549)	6 498 cm ³	1 765 kg	G	515 kW	Fr. 1 339.00

*Etikette A = steuerbefreit für das erste Jahr nach der Inverkehrnahme und die zwei Folgejahre

5. Überlegungen zu einem System, wie es von den Postulanten vorgeschlagen wird

5.1. Grundgebühr gemäss dem Gewicht und der Leistung

Die Leistung ist kein stabiler Wert. Heutzutage verfügen zahlreiche Motoren über ein elektronisches Motorsteuerungssystem. Der Hersteller kann verschiedene Modelle mit dem gleichen Hubraum, aber mit unterschiedlicher Leistung anbieten. Die Fahrzeughalter können auch ein *Tuning* des Fahrzeugs vornehmen, um seine Leistung anzupassen. Die Leistungskontrolle benötigt viele Ressourcen. Es besteht dennoch eine signifikante Korrelation zwischen dem Hubraum und der Leistung. Dieser erste Wert weist hingegen zahlreiche Vorteile auf, die es erlauben, die Fahrzeuge effizient zu besteuern.

Die Miteinbeziehung des Faktors Gewicht würde dazu führen, dass Personenwagen mit sportlichem Charakter, insbesondere aus der Spitzenklasse, bevorzugt würden, da sie ein geringeres Gewicht aufweisen. Dies wäre unvorteilhaft für Fahrzeuge für Grossfamilien (Autos mit 7 Sitzplätzen) oder Elektrofahrzeuge mit schweren Batterien. Es ist dennoch darauf hinzuweisen, dass der Faktor Gewicht bei der Berechnung der Energieetikette berücksichtigt wird.

Fast 85% der Fahrzeuge werden auf Grund des Hubraums besteuert (siehe Tabelle unter der Ziffer 3.1), gemäss Ziffer 9 des Anhangs des BMfzG. Dieser Wert ist konstant, zuverlässig, einfach überprüfbar und für ältere Fahrzeuge verfügbar.

5.2. Energiesteuer

Für ein benzin- oder dieseltreibenes Fahrzeug, das 15 000 km pro Jahr zurücklegt, beträgt der Anteil an Treibstoffkosten 13% der Betriebskosten, davon die Hälfte in Form der

Mineralölsteuer und des Zuschlags auf Treibstoffe. Der Verbrauch von Energie ist so bereits heute stark besteuert.

Die Erstellung eines Systems, das auf CO₂-Emissionen pro km oder den Treibstoffverbrauch ausgerichtet ist, würde die Erstellung von neuen Gruppen/Kategorien auf kantonaler Ebene erfordern. Die Grenzwerte müssten regelmässig korrigiert werden. Es würde sich um ein schwerfälliges System mit geringerem Ausmass handeln, da die kantonale Besteuerung des Verkehrs 3% der Betriebskosten eines Fahrzeuges ausmacht. Auf kantonaler Ebene deckt die Benützung der Energieetikette – die zu einem Bonus/Malus führt – die Achse «Energiesteuer» bereits ab.

5.3. Umweltsteuer

Mit dieser Steuer möchten die Postulanten Antriebsarten mit einer geringeren Umweltbelastung fördern (Elektro, Wasserstoff, Gas usw.). Sie sollte ebenfalls Fälle beseitigen, in denen dieseltreibene Personenwagen mit der Energieetikette A von einer Steuerbefreiung profitieren.

Die Energieetikette deckt diesen Aspekt ab. Gemäss dem Verbrauchskatalog <http://www.verbrauchskatalog.ch/de> liegt der Anteil an Motorfahrzeugen der Energieetikette A bei über 95% für Elektrofahrzeuge, 70% für gasbetriebene Fahrzeuge, 55% für Hybridfahrzeuge. Sie liegt bei weniger als 15% für benzin- oder dieseltreibene Fahrzeuge.

Dieselmotore, momentan stark in der Kritik, weisen im Vergleich mit Benzinmotoren einen geringeren Verbrauch von 20 bis 30% und geringfügige CO₂-Emissionen (10 bis 15%) auf. Mit der Einführung von neuen Normen für Dieselmotore ab September 2017 werden die Emissionen von Stickoxiden (NO_x) sinken.

5.4. Überblick

Das derzeitige System im Kanton Freiburg deckt zu einem grossem Teil die Erwartungen der Postulanten ab. Die Umstellung der vorgeschlagenen Kriterien würde die Einführung von jährlichen Anpassungen und besonderen Regelungen erfordern, um unerwünschte Verzerrungen zu korrigieren, wie das Gewicht für Elektrofahrzeuge oder Sportwagen.

13 Kantone besteuern Fahrzeuge auf Grund des Hubraums, 7 aufgrund des Gesamtgewichts. Die 6 anderen Kantone benutzen eines der folgenden Systeme: Leistung und Gesamtgewicht, Hubraum und Gesamtgewicht, Leistung, CO₂-Emissionen. Die derzeitigen Verfahren zum *Dieseltgate* zeigen, dass Werte wie die CO₂-Emissionen, der Treibstoffverbrauch oder auch die Leistung nicht 100% zuverlässig sind, da sie verändert oder angepasst werden können.

6. Vorschläge des Staatsrats

Die Beibehaltung der derzeitigen Besteuerungsgrundlagen.

Kurzfristig könnten die Anreize der Umweltkomponente verstärkt werden, indem der Umfang der Fahrzeuge, die während drei Kalenderjahren steuerbefreit sind, ausgeweitet wird (Fahrzeuge mit der Energieetikette A und B). Der Umfang der Fahrzeuge mit einem Malus, der die Steuerbefreiungen finanziert, bleibt unverändert. Eine Simulation der Umsetzung dieser Massnahme im Rechnungsjahr 2016 (unter der Hypothese, dass die Altersklassen 2014–2016 betroffen sind), hat die folgenden Auswirkungen:

- > 8607 steuerbefreite Fahrzeuge
(Tatsächlicher Wert 2016: 5907)
- > 158 300 Fahrzeuge mit einem Malus von 4,3%
(Tatsächlicher Malus 2016: 3,1%)

Mittelfristig kann, wenn der Anteil an Elektro- und Hybridpersonenwagen eine Schwelle im Bereich von 10 bis 15% erreicht hat, eine neue Analyse im Hinblick auf die Revision des BMfzG durchgeführt werden. Für Nutzfahrzeuge und schwere Motorfahrzeuge zur Güterbeförderung könnte die Besteuerung auf Grund der Nutzlast durch eine Besteuerung aufgrund des Gesamtgewichts ersetzt werden, um so die gleichen Grundlagen wie die LSVA zu benützen.

7. Fazit

Die eidgenössische Mineralölsteuer und der Zuschlag auf Treibstoffe sind proportional zum Treibstoffverbrauch und der Umweltbelastung der Fahrzeuge. Sie machen einen bedeutenden Anteil an den Betriebskosten eines Fahrzeuges aus. Zusätzlich sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung von mehr als 3,5 Tonnen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterworfen. Diese zwei Besteuerungssysteme fördern bedeutend Fahrzeuge mit einer geringen Umweltbe-

lastung und Fahrzeuge mit innovativen Antriebssystemen (Hybrid, Elektro usw.).

Auf kantonaler Ebene liegt die Steuerbelastung für Freiburger Fahrzeuge bei 118 Punkten (Schweizer Durchschnitt = 100 Punkte). Die Besteuerung von Personenwagen auf Grund des Hubraums und der Energieetikette (Bonus-Malus-System) ist derzeit immer noch relevant. Es handelt sich um einen konstanten, zuverlässigen und einfach überprüfbar Wert. Die Werte zu den CO₂-Emissionen oder auch dem Energieverbrauch erfüllen diese Charakteristika nicht vollständig. Die jüngsten Entwicklungen zum *Dieseltgate* bezeugen dies.

Die im Jahr 2011 eingeführte zusätzliche Anpassung der Energieetikette führte dazu, dass die verbrauchte Energie und die Umweltbelastung berücksichtigt werden. Das benutzte Modell fördert insbesondere innovative Antriebsarten (Hybrid, Gas, Elektro usw.). Bis heute wird eines von drei Fahrzeugen mit einem solchen Antrieb während drei Kalenderjahren von den Steuern befreit, für Verbrennungsmotoren ist das Verhältnis 10 mal kleiner.

Um die Auswirkungen des Bonus/Malus-Systems auf der Umweltebene zu erhöhen, empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat die Steuerbefreiung während drei Kalenderjahren für Motorfahrzeuge der Energieetikette A auf Fahrzeuge der Energieetikette B auszuweiten. Diese Massnahme wird es ermöglichen, die Anzahl an steuerbefreiten Fahrzeugen auf 45% zu erhöhen. Der Malus zur Finanzierung der Steuerbefreiungen dürfte sich zwischen 4 und 4.5% positionieren, betroffen sind Fahrzeuge mit der Energieetikette D oder niedriger und kategorielose Fahrzeuge.

Der Staatsrat verpflichtet sich, dem Grossen Rat eine Revision der Besteuerungsgrundlagen von Motorfahrzeugen zu unterbreiten, sobald das Verhältnis der Hybrid-, Gas- und Elektro-wagen einen Wert im Bereich von 10 bis 15% übersteigt. Derzeit befindet er sich bei 1.9%. Er ersucht den Grossen Rat, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
