



## **Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**

Motion Collomb Eric / Dafflon Hubert

2018-GC-24

### **Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge**

#### **I. Zusammenfassung der Motion**

Mit einer am 12. Februar 2018 eingereichten und gleichentags begründeten Motion beantragen die Grossräte Eric Collomb und Hubert Dafflon eine Überarbeitung der Kriterien zur Besteuerung der Motorfahrzeuge. Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4) stammt aus dem Jahr 1967. Der technologische Fortschritt hatte bei den Motorfahrzeugen unter anderem Auswirkungen auf die Antriebstypen, die Fahrzeugleistung, die Schadstoffemissionen und die Sicherheit. Trotz der schrittweisen Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Grundlage, ist eine grundlegende Revision der Besteuerungskriterien angezeigt. Dabei muss der derzeitige Steuerertrag garantiert werden. Die Besteuerung sollte sich auf drei Pfeiler stützen:

- > eine Grundgebühr zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur für alle Motorfahrzeuge, diese sollte das Gewicht und die Fahrzeugleistung berücksichtigen;
- > eine Energiesteuer auf Grundlage der Energieetikette;
- > eine Umweltsteuer zur Förderung von Antriebsarten, welche die Umwelt weniger stark belasten (Elektroantrieb, Wasserstoff, Gas usw.) oder erneuerbare Energien einsetzen.

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

#### **II. Antwort des Staatsrats**

##### **1. Überblick über die Besteuerung und den Fahrzeugpark**

Im Bericht 2017-DSJ-216 vom 7. November 2017 wird die Fahrzeugbesteuerung auf nationaler und kantonaler Ebene detailliert beschrieben. Nachfolgend werden zur Erinnerung die wichtigsten Punkte genannt.

##### **1.1. Besteuerung auf Bundesebene**

Der Bund hat zugunsten von energieeffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen zahlreiche steuerliche Massnahmen ergriffen.

So sind Elektroautos von der einmaligen Bundessteuer (AStG) befreit, die bei der ersten Inverkehrsetzung von Personenwagen und Nutzfahrzeugen unter 1,6 t auf dem nationalen Markt erhoben wird. Diese Steuer entspricht 4 % des Fahrzeugwertes.

Elektroautos sind ausserdem von der eidgenössischen Mineralölsteuer und vom Zuschlag auf Treibstoffen, die vom Treibstoffverbrauch und von der Umweltbelastung des Fahrzeugs abhängen, befreit. Diese machen einen bedeutenden Teil der Betriebskosten eines Fahrzeuges aus. Bei Personenwagen, die mit fossiler Energie betrieben werden, sind es über 13 %.

Zusätzlich sind Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die dem Gütertransport dienen und einen Elektroantrieb haben, von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes (LSVA) befreit. Die Abgabe hängt vom Gesamtgewicht des Fahrzeugs, von seiner Emissionskategorie (Euro 0 bis Euro 6) und von den gefahrenen Kilometern ab. Eine ungünstige Umweltbilanz wird stark sanktioniert: Ein Sattelmotorfahrzeug von 40 Tonnen in der Kategorie Euro 0 zahlt pro Jahr mehrere zehntausend Franken mehr als ein Fahrzeug der Kategorie Euro 6.

## 1.2. Besteuerung und Fahrzeugpark auf Kantonsebene

Das BMfzG regelt die Besteuerung von Motorfahrzeugen und Anhängern. Nachfolgende Tabelle fasst die Besteuerungskriterien, die Bestände per 30.09.2017 und die Steuererträge zusammen:

Besteuerungs-kriterium	Fahrzeuggruppe	Bestand	%	Steu-ern*	%
Hubraum (+ Energieetik. für PWs)	> Personenwagen	185'374	85	83,5	90
	> Nutzfahrzeuge mit weniger als 1 t Nutzlast	16'116		8,4	
	> Motorräder und ähnliche Motorfahrzeuge	23'916		3,7	
Nutzlast	> Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	1'625	8	3,7	8
	> Anhänger und Sattelanhänger	18'697		4,4	
	> andere Fahrzeuge mit mehr als 1 t Nutzlast	1'068		0,2	
Pauschale	> Traktoren, Arbeitsmaschinen und -karren	3'293	6	1,0	2
	> Landw. Traktoren und Arbeitsanhänger	9'314		0,9	
	> Wohnwagen und Arbeitsanhänger	4'236		0,2	
Anzahl Beifahrersitze	> Gesellschaftswagen	369	< 1	0,3	< 1
	> Kleinbusse	293		0,3	
Total		264'301	100	106,6	100

\* in Millionen Franken; PW = Personenwagen

Bei Personenwagen wird die Besteuerung aufgrund des Hubraums mit der Energie- und Umwelt-effizienz ergänzt (Energieetikette-System). Die Fahrzeuge der Kategorien:

- > A werden ab ihrer ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren von der Steuer befreit.
- > B und C sowie A, die keinen Anspruch auf Steuerbefreiung mehr haben: weder Bonus noch Malus.
- > D bis G und kategorielose Fahrzeuge: Malus zur Finanzierung der Steuerbefreiungen der Fahrzeuge der Kategorie A.

Am 30. September 2017 gab es im Kanton 185'374 Personenwagen. 70,2 % der Fahrzeuge wurden mit Benzin betrieben und 27,7 % mit Diesel. Die übrigen 2,1 % entfielen auf 3377 Hybrid- oder Gas-Fahrzeuge und 390 Elektrofahrzeuge.

Im aktuellen System liegt das grösste Verbesserungspotential in folgenden Bereichen:

- > Heute sind 0,2 % der Personenwagen Elektrofahrzeuge. Sobald diese jedoch einen wesentlichen Anteil ausmachen, wird die Besteuerung der leichten Fahrzeuge nach Hubraum nicht mehr praktikabel sein, weil Elektrofahrzeuge keinen Hubraum haben.
- > Schwere Fahrzeuge, die dem Gütertransport dienen, sollten nicht mehr nach der Nutzlast, sondern gleich wie bei der LSVA nach dem Gesamtgewicht besteuert werden.

## **2. Analyse des vorgeschlagenen Systems**

### **2.1. Pfeiler 1: Grundgebühr**

Einleitend sei daran erinnert, dass die Erträge aus der Besteuerung von Motorfahrzeugen und Anhängern nicht in die Strasseninfrastruktur fliessen und dass 20 % des Nettoertrags, ebenfalls ohne Verwendungsaufgabe, an die Gemeinden abgetreten werden. Der Staatsrat hat nicht vor, an diesen Grundsätzen etwas zu ändern.

Die Erhebung einer Grundgebühr und der Ersatz der dreijährigen Steuerbefreiung von Personenwagen der Energieetikette A durch andere Anreize sind zweckmässig.

Das Gewicht und der Hubraum eignen sich jedoch nicht als Bemessungsgrundlage für die Grundgebühr. Das Kriterium Gewicht wirkt sich bei Elektrofahrzeugen ungünstig aus, weil diese mit schweren Batterien ausgestattet sind. Mit diesem Kriterium würden zudem die von Familien und Betrieben des zweiten Wirtschaftssektors bevorzugten Minivans und Breaks bestraft. Im Gegenzug würden Sportwagen, die ein geringeres Gewicht aufweisen, bevorzugt. Eine Besteuerung nach Hubraum ist mittelfristig nicht umsetzbar, weil der Anteil der Elektrofahrzeuge zunimmt und diese keinen Hubraum haben. Schliesslich wäre die Festlegung eines Messwerts aufgrund von Gewicht und Hubraum, der in einem zweiten Schritt an ein progressives Tarifsysteem geknüpft wäre, für die Fahrzeughalterinnen und -halter schwer nachvollziehbar.

Angesichts dieser Ausführungen plädiert der Staatsrat für eine progressive Grundgebühr, die aufgrund der Fahrzeuleistung festgesetzt wird. Diese Methode wäre geeignet und allgemein verständlich. Jedes Motorfahrzeug hat eine Leistung, die auf dem Fahrzeugausweis aufgeführt wird. Die Fahrzeuleistung steht häufig in Zusammenhang mit der Steuerkraft der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters. Es besteht zudem eine signifikante Korrelation zwischen dem Hubraum und der Leistung. Dadurch würde eine zu grosse Differenz zwischen der heutigen und der zukünftigen Steuer vermieden.

### **2.2. Pfeiler 2: Energiesteuer**

Eine Besteuerung aufgrund der Energieetikette ist umsetzbar. Die Energieetikette bestimmt die Energie- und Umwelteffizienz der Fahrzeuge. Sie wird vom Bundesamt für Energie (BFE) vergeben, das die in Verkehr stehenden Personenwagen jedes Jahr neu einstuft. Dieser Punkt müsste so umgesetzt werden, dass die Grundgebühr nur bei Fahrzeugen mit guter Energieetikette (A oder A und B) reduziert würde. Für alle anderen Kategorien gäbe es keine Reduktion.

### **2.3. Pfeiler 3: Umweltsteuer**

Bei Fahrzeugen mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoffantrieb würde eine reduzierte Grundgebühr anfallen. Fahrzeuge mit Hybrid- oder Gasantrieb würden vorübergehend von einer Steuerreduktion profitieren. Für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor gäbe es keine Reduktion.

### **2.4. Zusammenfassung**

Das aktuelle System der Besteuerung nach Hubraum mit einem Bonus/Malus aufgrund der Energieetikette würde durch ein System der Besteuerung nach Fahrzeugleistung ersetzt. Überdies gäbe es Steuererleichterungen für energie- und umwelteffiziente Fahrzeuge. Eine erste Reduktion würde aufgrund der Energieetikette gewährt und eine zweite aufgrund der Art der eingesetzten Energie oder nach Motortyp (z. B. Hybridantrieb). Allfällige Reduktionen wären kumulierbar. Ein System mit Steuererleichterungen wird von den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern viel positiver wahrgenommen als ein Sanktionensystem.

Das geplante System ist anpassungsfähig. So könnten die Skala der progressiven Grundgebühr bzw. die Höhe der Reduktionen periodisch angepasst werden, um mindestens gleich bleibende Steuererträge sicherzustellen. Die Anpassungen würden entsprechend der Entwicklung des Fahrzeugparkprofils vorgenommen.

Wie die Autoren der Motion sagen, ist der aktuelle Steuerertrag zu bewahren. Dieser wird anschliessend entsprechend der Entwicklung des Fahrzeugparks variieren. Die Änderung der Besteuerungskriterien sollte demnach ein gleich bleibendes Steuervolumen in allen Fahrzeugklassen gewährleisten (s. Ziffer 2.2).

Mit diesem System würden indirekt alle im Kanton ansässigen Unternehmen gefördert, die neuartige Antriebsformen erforschen.

### **3. Fazit**

Sofern der Grundsatz einer Besteuerung nach Gewicht und Hubraum des Fahrzeugs durch eine Grundgebühr nach Fahrzeugleistung ersetzt wird und sofern das neue System keine Verminderung des aktuellen Steuerertrags zur Folge hat, empfiehlt Ihnen der Staatsrat die Motion zur Annahme.

*26. Juni 2018*