

An den Landrat

Glarus, 11. Juni 2019

Interpellation Grüne Fraktion «Auswirkungen der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer»

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 6. März 2019 reichte die Grüne Fraktion die Interpellation «Auswirkungen der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» ein (s. Beilage). Hintergrund des Vorstosses sei das Bedürfnis zur Überprüfung der Wirksamkeit der 2011 beschlossenen Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Hinblick auf die Bekämpfung der weltweiten Schädigung des Klimas.

2. Beantwortung

Zu Frage 1. – Die *CO₂-Emissionen* der im Kanton Glarus immatrikulierten Personenwagen sind (soweit eine Auswertung technisch überhaupt möglich ist) seit der Einführung des ökologischen Rabattsystems bei der Motorfahrzeugsteuer im Jahr 2012 im Durchschnitt gesunken. Ob die gesunkenen Emissionswerte auf eine erhöhte Sensibilität der Fahrzeughalter zurückzuführen ist, lässt sich nicht feststellen. Es liegen dazu keine repräsentativen Erhebungen vor. Mit Sicherheit kann allerdings gesagt werden, dass der technische Fortschritt auch vor der Automobilindustrie nicht Halt gemacht hat. Die Hersteller haben umweltfreundlichere Verbrennungsmotoren (Benzin und Diesel) sowie eine Reihe von alternativen Antriebssystemen (Elektro, Hybrid, Plug-in-Hybride, Erdgas, Brennstoffzelle) entwickelt, die nur wenig mit den herkömmlichen Verbrennungsmotoren zu tun haben.

Das Leergewicht der Personenwagen hat seit 2012 im Durchschnitt marginal zugenommen. Davon ausgenommen sind Fahrzeuge mit Erdgas-Antrieb. Diese sind aber nicht sehr zahlreich.

Informationen über den durchschnittlichen *Treibstoffverbrauch* lassen sich vom Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Glarus nicht erheben. Deshalb können diesbezüglich keine Aussagen gemacht werden.

Die nachfolgende Tabelle gibt die verfügbare Datenlage wieder.

Tabelle 1. Vergleich der immatrikulierten Fahrzeuge in den Jahren 2012 und 2018



Zu Frage 2. – Es gibt keine anerkannte Definition, was ein ökologisch(er)es Fahrzeug ist. Eine Aussage zur aufgeworfenen Frage ist deshalb schwierig. Sie kann nur näherungsweise beantwortet werden.

Am 1. Januar 2012 waren im Kanton Glarus 9 Elektro- und 44 Hybridfahrzeuge registriert. Bei insgesamt 21'138 immatrikulierten Personenwagen entspricht dies einem Anteil von 0,25 Prozent. Am 31. Dezember 2018 waren 82 Elektro- und 280 Hybridfahrzeuge eingelöst; deren Anteil entspricht nun 1,54 Prozent (bei 23'509 eingelösten Fahrzeugen). Bei der Erstinverkehrsetzung von Fahrzeugen, welche aufgrund der Energieetikette einen Bonus (Kategorie A; ab 2016 A und B) oder einen Malus (Kategorien E, F, G; ab 2016 F und G) erhalten bzw. erhielten, ist nur eine geringfügige Zunahme von energieeffizienteren Modellen feststellbar. Betrachtet man die Zahlen der Jahre 2015–2018, so erweisen sich die prozentualen Anteile der Kategorie-A-Fahrzeuge als sinkend. Konnten in den Jahren 2013 und 2015 noch 14 Prozent aller Fahrzeughalter und -halterinnen von einem Bonus bei der Erstinverkehrsetzung profitieren, waren es in den Jahren 2017 und 2018 noch 9 bzw. 7 Prozent (was letztlich aber auch mit der jährlichen Neuberechnung der Energieeffizienz-Kategorien zusammenhängen wird). Eine Zunahme ist hingegen bei den neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen der Kategorien F und G feststellbar. Befanden sich in den Jahren 2012–2016 noch wenige Fahrzeuge (4–8 %) in der mit einem Malus belasteten Kategorie G, so ist deren Anteil in den Jahren 2017 und 2018 markant gestiegen (13 bzw. 26 %). Dies hängt damit zusammen, dass die Fahrzeuge dieser Kategorie während ihrer gesamten Immatrikulation im Kanton Glarus Malus-belastet sind. Ebenso konnte man einen Anstieg bei den Personenwagen in der Kategorie F registrieren.

Tabelle 2. Übersicht über die Erstinverkehrsetzungen nach Energieetikette und Jahr

EKAT 1.IV	Anzahl 1.IV 2012	%	Anzahl 1.IV 2013	%	Anzahl 1.IV 2014	%	Anzahl 1.IV 2015	%	Anzahl 1.IV 2016	%	Anzahl 1.IV 2017	%	Anzahl 1.IV 2018	%
A	165	10	217	14	152	10	222	14	165	11	133	9	94	7
B	320	20	216	14	153	10	238	15	192	13	126	8	61	5
C	369	23	319	21	290	20	365	23	339	23	218	14	107	8
D	267	17	252	16	267	18	235	15	271	18	267	18	217	17
E	127	8	192	13	228	16	192	12	189	13	243	16	191	15
F	180	11	151	10	184	13	167	11	207	14	289	19	258	20
G	71	4	87	6	113	8	91	6	71	5	197	13	343	26
Ohne	110	7	97	6	78	5	73	5	35	2	37	2	30	2
TOTAL	1'609		1'531		1'465		1'583		1'469		1'510		1'301	

Legende: ■ = Bonus
■ = Malus

Zu Frage 3. – Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Glarus auf.

Tabelle 3. Entwicklung der Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer (in Fr.)

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diff. 2012 - 2018
Motorfahrzeugsteuern	10'437'618	10'695'029	10'907'177	11'070'587	11'255'558	11'449'636	11'622'154	11'746'885	
Taxen für Motorfahräder	12'495	11'175	9'705	9'705	9'780	10'680	11'445	12'150	
Bonusbeiträge Ökosteuer	0	-10'405	-41'242	-66'662	-66'704	-226'761	-238'548	-176'236	
Zuschlag Malus Ökosteuer	0	20'102	60'407	105'369	151'792	161'182	207'048	274'551	
Total	10'450'113	10'715'901	10'936'047	11'118'999	11'350'426	11'394'737	11'602'099	11'857'350	1'141'449 oder 10.65%

Zu Frage 4. – Gemäss der Verordnung des Regierungsrates über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern (VStRV), die auf den 1. Januar 2012 in Kraft trat, wurden Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie A ab ihrer Erstimmatrikulation für den Rest des laufenden Jahres sowie die darauffolgenden zwei Kalenderjahre zu 50 Prozent von der allgemeinen Verkehrssteuer befreit. Gänzlich befreit werden ausschliesslich mit Elektroenergie angetriebene Motorfahrzeuge. Personenwagen der Energieeffizienz-Kategorien E, F und G wurden ab der Erstinverkehrsetzung während ihrer gesamten Immatrikulationsdauer mit einem jährlichen Malus von 10 bzw. 20 bzw. 30 Prozent belegt.

Tabelle 4. Übersicht über das ab 2012 geltende Rabattsystem

	Kategorie	Voraussetzung	Verkehrssteuern	Dauer
Bonus	A	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	- 50%	Laufendes + 2 Kalenderjahre
	E	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 10%	Gesamte Immatrikulationsdauer
Malus	F	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 20%	Gesamte Immatrikulationsdauer
	G	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 30%	Gesamte Immatrikulationsdauer

Das Rabattsystem wurde einmal überprüft und vom Regierungsrat per 1. Januar 2016 geändert.

Tabelle 5. Übersicht über das ab 2016 geltende Rabattsystem

	Kategorie	Voraussetzung	Verkehrssteuern	Dauer
Bonus	A	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2014	- 100%	Laufendes + 2 Kalenderjahre
	B	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2014	- 75%	Laufendes + 2 Kalenderjahre
Malus	F	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 20%	Gesamte Immatrikulationsdauer
	G	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 30%	Gesamte Immatrikulationsdauer

Gänzlich von der Verkehrssteuer befreit sind weiterhin die ausschliesslich mit Elektroenergie angetriebenen Motorfahrzeuge. Es zeichnet sich ab, dass die VStRV demnächst wohl wieder

angepasst werden muss, um der gesetzlich postulierten Saldoneutralität (mittelfristig) Rechnung tragen zu können. Nicht optimal ist in diesem Kontext, dass das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zwar für die Bemessung und das Inkasso der Verkehrssteuern verantwortlich ist. Diesem fehlt aber im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes die Fachkompetenz und das Sachwissen. Es geht vorliegend um die Erfüllung einer interdisziplinären Aufgabe, die einer konsolidierten und abgestimmten Gesamtkonzeption und Steuerung bedarf.

Zu Frage 5. – Seit Juli 2012 gelten in der Schweiz – analog zur EU – CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen. Erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassene Personenwagen dürfen im Durchschnitt maximal 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Diese Zielvorgabe gilt bis Ende 2019. Ab dem Jahr 2020 gilt für Personenwagen ein Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Ab diesem Zeitpunkt werden zusätzlich auch CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper eingeführt: Sie müssen einen Zielwert von 147 Gramm CO₂ pro Kilometer einhalten. Auf der Basis der Zielwerte muss die Flotte jedes Importeurs eine individuelle Zielvorgabe einhalten. Überschreitet er diese, wird eine finanzielle Sanktion fällig. Diese verbindlichen rechtlichen Vorgaben werden in Artikel 10 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) statuiert. Insoweit bleibt vor dem Hintergrund der bundesrechtlichen Kompetenzordnung (einschlägig sind zudem vor allem die Vorschriften des Bundes über die technischen Anforderungen an die Strassenfahrzeuge und die Bestimmungen über die technischen Handelshemmnisse) kein massgeblicher Raum für den Kanton zum Erlass von konkurrierendem kantonalem Recht. Namentlich wäre es nicht zulässig, wenn der Kanton Personenwagen nicht zulassen würde, welche mehr als 130 bzw. 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen.

Die Kantone sind jedoch frei und durchaus eingeladen, zur Erreichung der Klimaziele des Bundes ergänzend und unterstützend andere flankierende Massnahmen im eigenen (kantonalen) Zuständigkeitsbereich umzusetzen. Solche möglichen ergänzenden Massnahmen wurden im Energiekonzept 2012 des Kantons Glarus erwogen. Dieses hat der Landrat im Oktober 2012 zur Kenntnis genommen. Die von der Grünen Landratsfraktion gestellte Frage zielt mutmasslich denn auch auf das Energiekonzept 2012 und die darin beschriebenen Massnahmen ab. So soll das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft erreicht werden, wofür der Gesamtenergieverbrauch (inkl. Verkehr) bis 2020 um etwa 20 Prozent sinken soll. Insbesondere für den Bereich des Verkehrs sollen die CO₂-Emissionen von erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen auf durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer reduziert werden. Gewisse Lenkungsmöglichkeiten zur Umsetzung dieser Massnahme erkannte man im Energiekonzept 2012 unter anderem auch bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer (Massnahme M1). Wie bereits ausgeführt, verabschiedete die Landsgemeinde 2011 eine entsprechende Vorlage zur Ökologisierung dieser Steuer. Andere Handlungsfelder wurden im Energiekonzept bei der Wahl des energieeffizientesten Transportmittels, der Verbesserung des Angebotes und der Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr oder der sachdienlichen Berücksichtigung einer effizienten Mobilität bei der Raumplanung ausgemacht, etwa bei der Förderung des Langsamverkehrs. Eine Überprüfung der Wirksamkeit und des Umsetzungsstands der dort thematisierten Ansätze ist vom Departement Bau und Umwelt für 2020/2021 vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die entsprechende Auslegeordnung auch zu neuen Vorschlägen für weitergehende Massnahmen führen kann. Aufgrund des derzeitigen Arbeitsstands können dazu jedoch noch keine Aussagen gemacht werden.

Gegenstand der entsprechenden Diskussionen wird dann vermutlich auch die Effektivität und damit der Umfang der Lenkungswirkung der (ökologisierten) Motorfahrzeugsteuer sein. Hierbei ist zu beachten, dass seit dem 1. September 2018 für Personenwagen neu das Verbrauchs- und Abgastestverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) anstelle des bisherigen NEFZ-Verfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) gilt. Hinter dem WLTP-Verfahren steckt der Wille, die Emissionsmessungen unter realeren Bedingungen durchzuführen. Mit den strengeren WLTP-Werten stellt die Einhaltung des gesetzlichen

Zielwertes von 95 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer ab dem Jahr 2020 eine noch grössere Hürde für alle involvierten Parteien dar. Ob eine vermehrte Förderung der Elektromobilität im Zusammenhang mit der Diskussion über den tatsächlichen ökologischen Fussabdruck von Elektrofahrzeugen in Bezug auf Herstellung, Betrieb und Entsorgung sowie bezüglich Reichweite Sinn macht, wird ebenfalls zu prüfen sein.

Zu Frage 6. – Es existiert keine regierungsrätliche Weisung oder anderweitige Vorgabe, welche der kantonalen Verwaltung bei der Beschaffung von Fahrzeugen die Berücksichtigung von ökologischen Kriterien vorschreiben würde. Die Departemente sind somit diesbezüglich frei. Es liegt in der Kompetenz der Departemente, Einfluss auf die Verwaltung zu nehmen und ökologisch verantwortungsbewusst einzukaufen. Als Beispiel sei erwähnt, dass der Informatikdienst kürzlich ein elektrobetriebenes Auto angeschafft und in Betrieb genommen hat.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Andrea Bettiga, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:
- Interpellation