

Beschluss Nr. 97/2023

Schwyz, 7. Februar 2023 / jh

Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgaben

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Das Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (MfzAG, SRSZ 782.300) ist seit dem 1. Januar 2012 in Kraft. Das Gesetz hat sich in der Praxis bewährt. Weil der Saldo der Strassenrechnung aber überdurchschnittlich anstieg, hat der Kantonsrat am 17. April 2019 einer linearen Steuersenkung um 25 % bei allen Fahrzeugarten sowie geringfügigen Anpassungen bei der ungleichen Besteuerung von Lastwagen, Anhängerzügen und Sattelschleppern zugestimmt. Diese Änderungen sind am 1. Januar 2020 in Kraft getreten.

Gestützt auf die jüngst stark gestiegene Anzahl an Erstinverkehrssetzungen von Personenwagen mit emissionsfreiem Antrieb konnte im Frühling 2022 erstmals eine repräsentative Auswertung zu deren Besteuerung unter dem Geltungsbereich des revidierten MfzAG gemacht werden. Dabei stellte sich heraus, dass für diese Fahrzeuge im Gesamtvergleich ein übermässiger steuerlicher Nachteil besteht. Mit einer Anpassung der Steuerbemessungsgrundlagen für leichte Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse mit emissionsfreiem Antrieb kann dieser Nachteil eliminiert werden. So sollen diese Fahrzeuge inskünftig nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Zusätzlich sollen schwere Personenwagen, unabhängig von der Treibstoffart, nach dem gleichen Tarif wie schwere Motorwagen besteuert werden. Diese Anpassung ist auch mit Blick auf das aktuelle Strassenbauguthaben vertretbar. Von einer weiteren linearen Steuersenkung bei allen Fahrzeugarten soll derzeit allerdings abgesehen werden.

2. Ausgangslage

2.1 Technologische Entwicklung bei Personenwagen

Personenwagen mit emissionsfreiem Antrieb (rein batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) verzeichnen bei den Neuimmatrikulationen einen (unerwartet) starken und raschen Anstieg. Bei den Personenwagen betrug der Anteil solcher Fahrzeuge im vierten Quartal 2021 im

Kanton Schwyz bereits stolze 20.5 %. Im 2022 war der Anteil mit 18.7 % (CH-Schnitt 17.8 %) zwar wieder etwas tiefer, die Gründe dafür sind aber primär bei den Lieferschwierigkeiten wegen der Auswirkungen der Pandemie und des Ukraine-Krieges zu suchen.

In der jüngeren Vergangenheit sind zur Besteuerung von Fahrzeugen mit emissionsarmem und emissionsfreiem Antrieb verschiedene parlamentarische Vorstösse eingereicht worden. Es sind dies:

- das Postulat P 2/15, welches eine umweltschonende, fortschrittliche Besteuerung von Personenwagen forderte;
- das Postulat P 11/17, welches eine zeitlich befristete Reduktion der Abgabe für besonders umweltfreundliche Personenwagen forderte;
- die Motion M 12/20, welche einen zeitlich befristeten Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge forderte;
- die Motion M 15/20, welche die Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge forderte.

Diese Vorstösse wurden auf Antrag des Regierungsrates vom Kantonsrat alle nicht erheblich erklärt. Begründet wurde die ablehnende Haltung jeweils einerseits mit der Gleichbehandlung aller Treibstoffarten und dem Hinweis, dass auch emissionsarme sowie emissionsfreie Fahrzeuge die Strassen in gleichem Mass beanspruchen wie herkömmliche Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Andererseits wurde mit Blick auf die eingesetzte Entwicklung auch erkannt, dass es für die angestrebte Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen keiner speziellen steuerlichen Anreize bzw. Besserstellung bedarf.

Mit der mittlerweile breit verfügbaren Modellpalette an Elektrofahrzeugen und einem Gesamtbestand von 2771 Fahrzeugen per Stichtag 12. Dezember 2022 liegen nunmehr belastbare Daten vor, die aussagekräftige Auswertungen zulassen. Dabei hat sich gezeigt, dass die durchschnittliche Motorleistung von Elektrofahrzeugen deutlich über dem Durchschnitt der restlichen Fahrzeuge liegt und somit auch die Steuerbelastung entsprechend höher ist. So liegt die durchschnittliche Jahressteuer aller rund 106 000 im Kanton Schwyz registrierten Personenwagen bei gut Fr. 400.--. Bei den Elektrofahrzeugen allein beträgt die durchschnittliche Jahressteuer hingegen rund Fr. 650.--. Diese Differenz ergibt sich, weil im geltenden Recht die Motorleistung die Hauptbemessungsgrundlage für die Steuererhebung bei den leichten und schweren Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen darstellt. Während dies in der Vergangenheit zu keinen massgeblichen Verzerrungen führte (höhere Leistung = höherer CO₂-Ausstoss = höhere Steuerbelastung), trifft dies bei den Elektrofahrzeugen nur noch bedingt zu. So gibt es inzwischen diverse leistungsstarke Elektrofahrzeuge, welche pro 100 km weniger Strom verbrauchen als Elektrofahrzeuge mit deutlich geringerer Leistung. Die Korrelation zwischen hoher Leistung und hohem (Strom-)Verbrauch ist somit bei Elektrofahrzeugen nur bedingt gegeben. Damit erweist sich der geltende Bemessungsgrundsatz nur noch teilweise als sachgerecht und setzt auch keine zusätzlichen Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge.

Trotz hohen Anteils an Elektrofahrzeugen bei den Erstimmatrikulationen lag der Kanton Schwyz im Jahr 2022 beim durchschnittlichen CO₂-Ausstoss mit 136 g/km im gesamtschweizerischen Kantonsvergleich auf einem hinteren Platz. Der aktuelle Zielwert nach Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) beträgt seit 2021 118 g CO₂/km.

Mit einer Anpassung der Bemessungsgrundlage bei den leichten Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb soll der heutige, inzwischen klar manifestierte Nachteil bei den Motorfahrzeugsteuern im Kanton Schwyz deshalb eliminiert werden. Diese Fahrzeuge sollen inskünftig ausschliesslich nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Im Weiteren soll die Fahrzeugart «schwere Personenwagen», unabhängig von der Treibstoffart, inskünftig nach der Bemessungsgrundlage für schwere Motorwagen besteuert werden.

2.2 Entwicklung Saldo Strassenbauguthaben und langfristiger Mittelbedarf

Trotz der substanziellen Steuersenkung von 25 % per 1. Januar 2020 ist das spezialfinanzierte Strassenbauguthaben im Jahr 2020 um 7.8 Mio. Franken und im Jahr 2021 um weitere 19.8 Mio. Franken angestiegen. Der Saldo betrug per 31. Dezember 2021 227.8 Mio. Franken. Der Nettoertrag der Motorfahrzeugsteuern belief sich im Rechnungsjahr 2022 auf 50.4 Mio. Franken und das Strassenbauguthaben ist um rund 29 Mio. Franken auf über 255 Mio. Franken angestiegen. Die gegenwärtige Hochrechnung, in welcher nebst den ordentlichen kantonalen Strassenbau- und -unterhaltsvorhaben sowie der H8 bisher jedoch erst die Finanzierung der beiden Grossprojekte Halbanschluss Arth und N4 Neue Axenstrasse konkret eingestellt sind, sieht bis Ende 2023 einen weiteren Anstieg des Guthabens auf rund 270 Mio. Franken vor. Danach folgt ein kontinuierlicher Abbau auf rund 135 Mio. Franken bis ins Jahr 2037. Eine weitere lineare Senkung der Motorfahrzeugsteuer um z. B. 10 % hätte einen Ertragsausfall von voraussichtlich etwa 80 Mio. Franken (u. a. abhängig vom weiteren Fahrzeugwachstum) über die Planjahre 2024–2037 zur Folge. Darauf hinzuweisen bleibt, dass diese Zahlen Prognosewerte darstellen und sich im Lauf der Jahre erfahrungsgemäss noch verändern können.

Bei isolierter Betrachtung des gegenwärtig beträchtlichen Strassenbauguthabens wäre an sich eine erneute generelle Senkung der Motorfahrzeugsteuern angebracht. Mit Blick auf die regierungsrätliche und vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommene Strategie zur Umsetzung verschiedener Grossprojekte für den Strassenverkehr ist insoweit jedoch eine differenzierte Betrachtung vonnöten. Gemäss Beantwortung der Postulate P 9/19 und P 10/19 (RRB Nr. 158/2021) ist die Finanzierbarkeit der anstehenden Grossprojekte bei der Fiskalpolitik mitzubetrachten. Mit dem Entscheid des Regierungsrates, die Kosten von (neuen) Zubringern und Anschlüssen zu Nationalstrassen und dabei auch die beträchtlichen Mehrkosten von etwaigen Tunnellösungen vollumfänglich über die Spezialfinanzierung Strassenwesen zu tragen, werden für die Realisierung der neuen bzw. auszubauenden Autobahnanschlüsse Halten, Wangen Ost und Arth dereinst erhebliche finanzielle Mittel aus der Spezialfinanzierung Strassenwesen benötigt. Gleiches gälte auch für die weiterhin in Prüfung stehenden Umfahrungen in Küsnacht (Abschnitt 2) und Rothenthurm. Weiter ist der Regierungsrat optimistisch, nunmehr auch bald das Projekt zur Schliessung der letzten verbliebenen Sanierungs- und Ausbaulücke der H8 zwischen der Dritten Altmatt Nord und Biberbrugg in Angriff nehmen zu können, wofür aktuell von Kosten von rund 125 Mio. Franken (und damit 35 Mio. Franken mehr als im Strassenbauprogramm bisher eingestellt) ausgegangen wird. Schliesslich wird mit dem neuen kantonalen Gesetz über Velowege vorgeschlagen, die Aufwendungen des Kantons für Infrastrukturanlagen des Alltagsveloverkehrs inskünftig ebenfalls aus der Strassenkasse zu finanzieren, womit diese eine entsprechende Zusatzbelastung erfahren würde.

2.3 Fazit

Mit Blick auf das oben Ausgeführte kann festgehalten werden, dass mit der geplanten strategischen Umsetzung von mehreren Grossprojekten im Strassenwesen in den nächsten 15 Jahren die erforderlichen finanziellen Mittel teilweise vorhanden bzw. ausgewiesen sind, sie jedoch für die Umsetzung aller Grossprojekte in dieser relativ engen Frist (theoretisch) nicht ausreichen. Diesen Umstand hat der Regierungsrat bei seiner Strategiefestlegung aber durchaus mitberücksichtigt, indem in den Strassenbauprogrammen gestützt auf die langjährigen Erfahrungen die mutmassliche Realisierbarkeit der Projekte innert der vorgesehenen Frist jeweils entsprechend gewichtet wird. Sollten sich die angestrebten Grossprojekte allesamt bis 2037 vollständig realisieren lassen, was aus Sicht des Regierungsrates zwar erfreulich wäre, sich aber eben nicht als ganz realistisch erweist, müsste und könnte hierfür – wie auch schon einmal in der Vergangenheit – eine vorübergehende Verschuldung der Spezialfinanzierung Strassenwesen in Kauf genommen werden.

Auch wenn es der aktuelle Saldo der Spezialfinanzierung Strassenwesen an sich zulassen oder gar gebieten würde, ist von einer weiteren linearen Senkung der Motorfahrzeugsteuer für alle

Fahrzeugarten nach dem Gesagten derzeit also abzusehen. Eine gezielte Reduktion der Besteuerung von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb dagegen ist durchaus möglich, angezeigt und auch finanzierbar.

3. Revisionsziele und Grundzüge der Vorlage

Mit der vorliegenden Teilrevision werden folgende Ziele verfolgt:

- Der durchschnittliche Steuerbetrag von leichten Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb ist jenem von herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor anzugleichen.
- Schwere Personenwagen (vorwiegend Ambulanzfahrzeuge) sollen neu unabhängig der Treibstoffart nach dem Gesamtgewicht besteuert werden, da diese in der heutigen Gruppe mit ausschliesslich Fahrzeugen unter 3.5 t artfremd sind.
- Die Benachteiligung von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb bei der Besteuerung ist zu eliminieren, um keine Demotivation für Neufahrzeuge zu schaffen, welche den CO₂-Ausstoss weiter senken.

Die heute geltenden Bemessungsgrundlagen (Leistung und/oder Gesamtgewicht) haben sich für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor an sich bewährt und sollen nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Insofern hatte die Vernehmlassungsvorlage noch darauf beruht, nur die Faktoren innerhalb der bestehenden Formel anzupassen. In mehreren Vernehmlassungsantworten wurde wegen des Verhältnisses zur Belastung der Strasse jedoch die Forderung nach einer Gewichtsbesteuerung deponiert. Ebenfalls kritisiert wurde, dass bei der linearen prozentualen Entlastung die leistungsstärksten Fahrzeuge nominell am meisten von der Senkung profitieren würden. Die oben genannten Revisionsziele sollen neu daher durch eine Besteuerung nach dem Gesamtgewicht für leichte und schwere Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse erreicht werden.

Die aktuelle Berechnungsformel für Fahrzeuge, die nach der Leistung über Gesamtgewicht besteuert werden, lautet wie folgt:

$$\text{Steuerbetrag} = \frac{\text{Leistung}^{0.9}}{\text{Gesamtgewicht}^{0.05}} \times \text{Steuerindex}$$

Für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb (rein batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) sollen neu folgende Steueransätze gelten:

bis 2000 kg Gesamtgewicht je 10 kg	Fr. 0.16
bis 2500 kg Gesamtgewicht je 10 kg	Fr. 0.21
bis 3000 kg Gesamtgewicht je 10 kg	Fr. 0.26
bis 3500 kg Gesamtgewicht je 10 kg	Fr. 0.31

Das Gesamtgewicht wird für die Steuerberechnung auf die nächsthöhere Gewichtseinheit aufgerundet.

Die Steuerberechnungsformel für diese Fahrzeuge lautet somit wie folgt:

$$\text{Steuerbetrag} = (\text{abgestuftes Gesamtgewicht} \times \text{Ansatz}) \times \text{Steuerindex}$$

Die Höhe der Steuersätze wird (zielorientiert) derart festgelegt, dass bezogen auf den aktuellen, gesamten Fahrzeugpark in den betroffenen Kategorien die durchschnittliche Besteuerung der Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb in etwa jener der herkömmlichen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entspricht. Somit resultiert bei den leichten Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb eine Senkung der durchschnittlichen Jahressteuer

von heute rund Fr. 650.-- auf neu etwa Fr. 396.--. Mit dem progressiven Steuersatz wird erreicht, dass der Strassenbelastung entsprechend leichte Fahrzeuge tiefer besteuert werden als schwere Fahrzeuge und die leichtesten Fahrzeuge nahe oder sogar leicht unter der Mindeststeuer zu liegen kommen. Etwas teurer hingegen werden durchschnittlich motorisierte Kleinbusse und Grossraumlimousinen mit einem Gesamtgewicht nahe 3.5 t. Diese Verschlechterung ist jedoch vertretbar, weil die Strassenbelastung durch diese schweren Fahrzeuge entsprechend höher ausfällt. Zu betonen ist aber, dass dies nur Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb betrifft. Die jährliche Mindeststeuer von Fr. 160.-- bleibt unverändert.

Ein Vergleich der bisherigen mit der neuen Jahressteuer beliebter Elektrofahrzeuge zeigt folgendes Bild (Steuerindex unverändert 7.125):

Marke/Typ	Leistung in kW	Gesamtgewicht	massgebendes Gewicht*	Jahressteuer bisher	Jahressteuer neu
Mercedes EQV 300 (Van)	150	3500	3500	431.--	773.--
Audi e-tron 55 qu	300	3170	3170	807.--	700.--
Mercedes EQC 400 4m	300	2940	2940	811.--	545.--
Porsche Taycan Turbo S	460	2870	2870	1192.--	532.--
VW ID.4 GTX	220	2750	2750	615.--	509.--
Skoda Enyaq iV 80X	195	2750	2750	552.--	509.--
Audi Q4 50 e-tron qu	220	2720	2720	616.--	504.--
Jaguar I-Pace EV400	294	2670	2670	800.--	495.--
Tesla Model S	568	2670	2670	1447.--	495.--
Polestar 2	300	2600	2600	816.--	482.--
Hyundai Ioniq 5 EV	224	2540	2540	629.--	471.--
VW ID.3 Pro Performance	150	2270	2270	440.--	340.--
Tesla Model 3 Performance	377	2232	2240	1009.--	335.--
Hyundai Kona EV	150	2170	2170	441.--	325.--
Nissan Leaf	160	2140	2140	468.--	320.--
Renault Zoe	100	1988	1990	308.--	227.--
Renault Zoe	80	1954	1960	252.--	223.--
Opel Corsa F e	100	1920	1920	308.--	219.--
Peugeot e-208	100	1910	1910	308.--	218.--
Mini 3door Cooper SE	135	1770	1770	405.--	202.--
BMW i3s	135	1730	1730	406.--	197.--
Fiat 500	87	1690	1690	274.--	193.--
Renault Twingo Electric	60	1518	1520	197.--	173.--
Smart EQ fortwo coupé	60	1310	1310	198.--	160.--**
Dacia Spring	33	1300	1300	160.--**	160.--**

* Effektives Gesamtgewicht aufgerundet auf die nächsten zehn vollen Kilogramm

** Mindeststeuer

Es zeigt sich, dass mit Ausnahme der durchschnittlich motorisierten Vans und Kleinbusse alle anderen Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb inskünftig moderater besteuert werden. Die höhere Besteuerung der Vans und Kleinbusse nahe der 3.5 t Grenze lässt sich damit rechtfertigen, dass sie der Belastung der Strassen Rechnung trägt und diese Fahrzeuge wegen ihrer Karosserieform einen tendenziell hohen Stromverbrauch pro 100 Kilometer aufweisen.

Mit der neuen Berechnungsformel kann den Besteuerungsgrundsätzen gemäss § 4 MfzAG (Gleichmässigkeit der Besteuerung, vernünftiges Verhältnis zur Strassenbelastung, nachhaltige Finanzierung des Baus und Unterhalts von Strassen sowie Anreize zum Einsatz energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge) wieder umfassender Rechnung getragen werden.

Von einer noch weitergehenden Senkung der Motorfahrzeugsteuer und somit einer steuerlichen Begünstigung für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb ist aber weiterhin abzusehen. Dies insbesondere darum, weil sie im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im gleichen Ausmass zur Strassenbelastung beitragen sowie die nachhaltige Finanzierung des Baus und Unterhalts von Strassen gewährleisten sollen (§ 4 Abs. 2 MfzAG). Überdies bestätigt sich weiterhin, dass sich eine (indirekte) kantonale Förderung emissionsfreier Fahrzeuge nicht als notwendig erweist, um deren Bestand rasch und stark ansteigen zu lassen.

4. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Insgesamt gingen 22 Stellungnahmen ein (27 Eingaben, davon fünf Verzichte). Sieben Stellungnahmen waren zustimmend oder enthielten verstärkende Feststellungen. Vier weitere Stellungnahmen waren ebenfalls zustimmend, beinhalten jedoch Zusatzanträge. Neun konkrete Änderungsanträge wurden gestellt. Drei Vernehmlasser lehnen die Anpassungen gänzlich ab. Das Ziel der Revision ist die Gleichstellung der Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb mit den Verbrennerfahrzeugen, hierzu zeigte sich folgendes Bild:

Die Hälfte der Vernehmlasser stimmt einer Gleichstellung der Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb mit den Verbrennerfahrzeugen zu, nämlich eine Partei (SP), zwei Verbände (ASTAG, TCS), zwei Bezirke und sechs Gemeinden. Die SP beantragt darüber hinaus, dass die Gelder der Strassenbaukasse in viel stärkerem Mass für die zukunftsgerichtete Umlagerung des Verkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger sowie den Lärmschutz verwendet werden. Die ASTAG weist ergänzend darauf hin, dass für den Fall, dass sich aufgrund des technischen Fortschritts bei der Herstellung von alternativen Antrieben bei schweren Nutzfahrzeugen Mehrgewichte ergeben, diese mittels einer Steuerreduktion zu kompensieren wären. Im Weiteren würde die ASTAG eine generelle Steuersenkung unterstützen, wenn sich zeigt, dass geplante Strassengrossprojekte nicht oder nur mit einer Verzögerung realisiert werden können. Der TCS regt an, dass zusätzlich die Anzahl Sitzplätze in die Steuerberechnung einfließen sollte, mit dem Ziel, Familienfahrzeuge und Kleinbusse steuerlich zu entlasten und so dem Prinzip der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit besser Rechnung zu tragen. Auch aus Sicht einer Gemeinde wäre es zwecks Entlastung von Familien wünschenswert, wenn Privatfahrzeuge mit mehr als fünf Sitzplätzen reduziert besteuert würden.

Die andere Hälfte der Vernehmlasser lehnte die (Vernehmlassungs-)Vorlage, zumindest in der vorliegenden Form, ab, nämlich vier Parteien (Die Mitte, FDP, GLP, SVP), ein Bezirk, fünf Gemeinden und eine Privatperson. Die Argumente der Gegner können wie folgt zusammengefasst werden: Gleichbehandlung aller Treibstoffarten, keine Steuerentlastung für leistungsstarke Elektrofahrzeuge, leistungsstarke Fahrzeuge würden wegen der linearen Senkung real mehr entlastet, Elektrofahrzeuge bezahlen keine Mineralölsteuer/Treibstoffzollzuschläge und beteiligen sich somit nicht am Nationalstrassenunterhalt, batteriebedingt sind Elektrofahrzeuge schwerer und belasten die Strassen mehr als herkömmliche Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge sind nur im Betrieb emissionsfrei, nicht aber bei der Herstellung. Eine Partei (SVP) und zwei Gemeinden lehnen die Vorlage ab, ohne Gegenvorschläge zu unterbreiten. Zwei Parteien (FDP und GLP) schlagen vor, dass Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Erstere schlägt zusätzlich vor, dass die Revision für die Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb für alle Fahrzeugarten gelten soll. Die GLP stellt zusätzlich den Antrag, dass bei Verbrennerfahrzeugen neu auch der CO₂-Ausstoss in die Steuerberechnung einbezogen werden soll, mit dem Ziel, die Steuer für solche Fahrzeuge innert zehn Jahren zu verdoppeln. Die Mitte hält fest, dass für den Fall, dass an einer Senkung der Motorfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb festgehalten werde, vor allem leichte und geräuscharme Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden sollen. Vereinzelt wird noch gefordert, dass Veteranenfahrzeuge mit maximal 25 % des massgebenden Ansatzes besteuert werden. Weitere Gemeinden lehnen die Vorlage ab oder regen an, familien-

freundliche und erschwingliche Fahrzeuge sowie Nutzfahrzeuge für die Industrie und die Landwirtschaft steuerlich zu entlasten oder eine generelle Senkung der Motorfahrzeugsteuern zu vollziehen.

Insgesamt erkennen, abgesehen von der SVP, somit alle Parteien einen Handlungsbedarf und auch der Regierungsrat erachtet den Revisionsbedarf weiterhin als gegeben. Aufgrund der Rückmeldungen erscheint es jedoch angezeigt, Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb, welche heute nach der Leistung über Gesamtgewicht besteuert werden, neu nur noch nach dem Gesamtgewicht zu besteuern. Bei einer gänzlichen Umstellung auf die Besteuerung nach dem Gesamtgewicht, unabhängig von der Treibstoffart, würden die Nachteile überwiegen, weshalb sie abzulehnen ist. Anders als bei den Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb ist bei solchen mit Verbrennungsmotor die Korrelation zwischen hoher Leistung und hohem Treibstoffverbrauch inkl. hohem CO₂-Ausstoss nach wie vor gegeben. Hinzu kommt, dass schwach motorisierte, aber schwere Fahrzeuge deutlich höher und leistungsstarke, aber leichte Fahrzeuge deutlich günstiger besteuert würden.

Speziell einzugehen ist noch einmal auf den Umstand, dass Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb generell eine höhere Motorenleistung aufweisen. Zunächst ist die Maximalleistung von Elektro- und Verbrennungsmotoren in den Genehmigungsdaten nur bedingt vergleichbar. Letztere können die Maximalleistung über eine längere Zeit hinweg abgeben. Bei Elektroautos kann die Maximalleistung aufgrund des Temperaturmanagements von Elektromotor und Batterie dagegen nicht dauerhaft abgerufen werden. Für die verhältnismässige Besteuerung von Elektroautos und Verbrennungsmotorausos bei vergleichbaren Fahreigenschaften ist deshalb ein Ausgleich der Maximalleistung von elektrischen Fahrzeugen angezeigt bzw. notwendig. Ein weiterer Grund für die hohe Leistung von Elektrofahrzeugen liegt in der Rekuperation. Eine hohe Motorleistung sorgt dafür, dass beim Rekuperieren bergab oder beim Bremsen möglichst viel Bewegungsenergie zurückgewonnen werden kann. Denn je schwächer ein Motor ist, desto weniger Energie kann er im Schiebetrieb regenerieren. Hinzu kommt, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen für ein Fahrzeugmodell vielfach nur einen (bestimmten) Elektromotor anbieten. Dies im Gegensatz zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, wo für das gleiche Modell Motoren in verschiedenen Leistungsstärken angeboten werden. Die Praxis zeigt, dass der zur Verfügung stehende Elektromotor, jeweils im Vergleich zu den Verbrennungsmotoren, im mittleren oder oberen Leistungsbereich angesiedelt ist. Eine Trendwende ist nicht absehbar. Schliesslich spricht auch der Umstand, dass die Hersteller over-the-Air-Updates für Leistungssteigerungen anbieten, gegen die Leistung als primäre Bemessungsgrundlage. Dies, weil beim Unterbleiben der Meldung an das Verkehrsamt eine steuerliche Ungleichbehandlung entstünde.

Was die weiteren, vereinzelt gestellten Anträge anbelangt, ist Folgendes festzuhalten:

Die Forderung der SP, wonach Gelder aus der Strassenkasse vermehrt für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr, Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung sowie zur Begleichung der ungedeckten Kosten des motorisierten Individualverkehrs eingesetzt werden sollen, betreffen die vorliegende Gesetzesrevision grundsätzlich nicht. Das Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben regelt primär die Einnahmenseite der Motorfahrzeugsteuern und bestimmt, dass der Nettoertrag aus den Steuern und Gebühren für den Bau und Unterhalt der Strassen verwendet wird. Insofern ist die konkrete Verwendung der Gelder in anderen gesetzlichen Erlassen festgelegt (namentlich im Strassengesetz und neu im geplanten kantonalen Gesetz über Velowege). Im Rahmen der vorliegenden Gesetzesrevision, welche lediglich die Besteuerung betrifft, ist auf diese Anliegen daher nicht einzugehen.

Eine Reduktion der Steuer für Veteranenfahrzeuge wurde mit dem Vernehmlassungsentwurf ebenfalls nicht zur Diskussion gestellt, und es ist hierfür auch weiterhin kein Handlungsbedarf zu erblicken. Die Strassen werden auch von anderen Führer- bzw. Fahrzeuggruppen wenig benutzt (z. B. Cabriolet-Fahrer), so dass eine Reduktion für Veteranenfahrzeuge auch bei diesen Gruppen

Begehrlichkeiten wecken bzw. zu einer Ungleichbehandlung führen würde. Eine Regelung, welche die tatsächlich gefahrene Kilometerzahl in die Steuerberechnung einbezieht und jährlich überprüft werden müsste, wäre sodann mit einem grossen Mehraufwand verbunden bzw. nicht praktikabel. Hinzu kommt, dass nur etwa ein Viertel der Veteranenfahrzeuge ganzjährig eingelöst ist und ungefähr 40 % nur die Wechselschildsteuer von Fr. 66.-- bei Motorwagen bezahlen. Weiter können auf einem Wechselschild mit ausschliesslich Veteranenfahrzeugen mehr als zwei Fahrzeuge eingelöst werden, wobei für das erste Fahrzeug die Normalsteuer und für das zweite Fahrzeug die Wechselschildsteuer fällig wird. Weitere Fahrzeuge sind steuerfrei.

Ebenfalls abzulehnen ist ein Rabatt für Familienfahrzeuge bzw. für Fahrzeuge mit mehr als fünf Sitzplätzen aus. Dem Zweck der Motorfahrzeugsteuer und ihrer Ausgestaltung als einfache Besitzsteuer entsprechend, sind solche Bemessungskriterien zu wählen, die zumindest einen engeren oder weiteren Zusammenhang mit der Strassenbelastung aufweisen und eine verursachergerechte Verteilung der Strassenkosten bewirken. Demgegenüber würde ein weitergehender Einbezug sozial- oder wirtschaftspolitischer Kriterien (Entlastung von Familien oder Handwerkern) mit dem Grundsatz einer kosten- und leistungsorientierten Bemessungsgrundlage brechen. Im Übrigen existiert auch keine eigentliche Definition von Familienfahrzeugen. Im Allgemeinen dürfte der Begriff aber auf Fahrzeuge zutreffen, die mehr als die meist üblichen fünf Sitzplätze aufweisen. Von den aktuell 105 860 im Kanton Schwyz immatrikulierten leichten Personenwagen verfügen 8639 Fahrzeuge (8.16 %) über mehr als fünf Sitzplätze. Nebst vielen Familienvans und den beliebten VW-Bussen (inklusive typähnliche Modelle anderer Hersteller) gehören aber auch viele stark motorisierte SUV's (z. B. Audi Q7, BMW X5/X7, Dodge Durango, Mercedes GLS, Volvo XC 90) dazu. Diese Fahrzeuge verfügen häufig nur über klappbare Notsitze und dürften kaum von Familien mit mehr als drei Kindern benützt werden. Aber auch viele VW-Busse und typähnliche Fahrzeuge werden nicht primär von Grossfamilien benützt. Meist ist die mittlere Sitzreihe ausgebaut und dafür ein Tisch eingehängt oder beim Ausbau der hinteren Sitzbank dient der vergrösserte Laderaum dem Transport von Sportgeräten. Hinzu kommt, dass Vans und Busse meist vernünftig motorisiert sind und deshalb schon heute moderat besteuert werden. Weiter verfügen Fahrzeuge mit vielen Sitzplätzen meist über ein deutlich höheres Gesamtgewicht und beanspruchen somit die Strassen in höherem Mass. Eine steuerliche Sonderbehandlung solcher Fahrzeuge ist deshalb abzulehnen. Dies gilt gleichermassen für die aktuell 87 immatrikulierten Kleinbusse sowie die 258 leichten Motorwagen mit mehr als fünf Sitzplätzen (Wohnmobile bis 3.5 t und Ambulanzfahrzeuge). Bei dieser Anzahl Sitzplätze sind die meisten Fahrzeuge nahe am maximal möglichen Gesamtgewicht von 3.5 Tonnen.

Keine Folge zu leisten ist auch dem Antrag der GLP, wonach ein CO₂-Malus für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einzuführen sei. Der Regierungsrat lehnt es ab, auf dem Weg der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf eine Verbannung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor hinzuwirken. Mit Bezug auf diese würde die beantragte Regelung jene Fahrzeughalter treffen, welche es sich nicht leisten können, immer wieder das effizienteste Fahrzeug zu erwerben, um so den sich stetig erhöhenden Malus zu vermeiden. Schliesslich würde diese Massnahme das Steuersubstrat deutlich erhöhen. Die Strassenkasse ist jedoch gut alimentiert und hat kein Finanzierungsproblem.

Was schliesslich die vereinzelt beantragte generelle Senkung der Motorfahrzeugsteuern anbelangt, ist auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2 und 2.3 hiervor zu verweisen.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

§ 8 Überschrift, Abs. 1 und 3

Aktuell werden vier Fahrzeugarten nach der Leistung über Gesamtgewicht besteuert. Die Fahrzeugarten «Leichte Personenwagen», «Leichte Motorwagen» und «Kleinbusse» umfassen Fahr-

zeuge bis 3.5 t Gesamtgewicht. Die Fahrzeugart «Schwere Personenwagen» beinhaltet Personenwagen über 3.5 t zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen und hatte in dieser Gruppe daher bereits bisher einen Exotenstatus. Aktuell sind unter dieser Fahrzeugart im Kanton Schwyz nur 18 Fahrzeuge immatrikuliert, wobei es sich mehrheitlich um Ambulanzfahrzeuge handelt. Mit der neuen Besteuerung nach dem Gesamtgewicht nach § 9 Abs. 2 würden solche Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb aufgrund des hohen Gesamtgewichtes überdurchschnittlich hoch besteuert und gegenüber Lastwagen steuerlich benachteiligt. Es ist deshalb angezeigt, diese schweren Personenwagen unabhängig von der Treibstoffart nach § 8 Abs. 3 zu besteuern. Von den bisherigen 18 Fahrzeugen werden vier Fahrzeuge inskünftig etwas tiefer und die restlichen Fahrzeuge etwas höher besteuert. Unter Berücksichtigung der (hohen) Gesamtgewichte und der damit einhergehenden Belastung der Strassen ist die Besteuerung aber angemessen. Somit verbleiben die Fahrzeugarten «Leichte Personenwagen», «Leichte Motorwagen» und «Kleinbusse», welche nach § 9 besteuert werden.

Zusätzlich wurde die Paragraphen-Überschrift angepasst und der Abs. 1 beinhaltet neu die Unterscheidung nach den Treibstoffarten. In Anlehnung an Abs. 2, in welchem im Zusammenhang mit der Leistung auch nicht explizit auf die Angabe im Fahrzeugausweis hingewiesen wird, entfällt dieser Hinweis inskünftig auch im neu formulierten Abs. 1 sowie im Abs. 3.

§ 9 Überschrift, Abs. 1 und 2 sowie 3 und 4 (neu)

Gemäss § 8 Abs. 1 MfzAG wird bei der Besteuerung der Fahrzeugarten leichte (und bisher auch schwere) Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse inskünftig nach der Treibstoffart unterschieden. Während Motorfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb (Verbrennungsmotor) keine Änderung erfahren und weiterhin von § 9 Abs. 1 erfasst werden, wird die neue Steuerberechnungsformel für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb, also rein batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, neu in Abs. 2 festgehalten. Im gleichen Absatz wird die massgebende Gewichtseinheit definiert. Der bisherige Bst. b, der entgegen dem bisherigen Einleitungssatz von Abs. 1 keine Formel beinhaltet, sondern den Steuerindex regelt, wird ohne inhaltliche Änderung in Abs. 3 überführt. Der bisherige Abs. 2 wird unverändert zum neuen Abs. 4.

Zur Herleitung und vertieften Einordnung sowie zu den konkreten Auswirkungen der neuen Steuerberechnungsformel kann auf die Ausführungen unter Ziffer 3 hiavor verwiesen werden.

Von der neuen Besteuerungsformel nicht erfasst werden Hybridfahrzeuge (Mild-, Voll- und Plug-in-Hybride), welche per Definition nur als emissionsarm, nicht aber als emissionsfrei gelten. Mildhybridfahrzeuge nutzen ihre Elektromotoren lediglich, um den Benzinmotor beim Beschleunigen und im Fahrbetrieb zu unterstützen und können nicht oder nur wenige Meter mit dem Elektromotor fahren. Vollhybride werden während der Fahrt per Generator aufgeladen, entweder durch den Verbrennungsmotor oder durch Bremsenergieerückgewinnung. Mit Vollhybriden können bei tiefen Geschwindigkeiten (bspw. im Stadtverkehr) einige Kilometer rein elektrisch gefahren werden. Plug-in-Hybridfahrzeuge verfügen zusätzlich über eine Lademöglichkeit an einer Steckdose oder Ladesäule. Mit solchen Fahrzeugen können je nach Modell zwischen 40 und 100 Kilometer rein elektrisch gefahren werden.

Folgende Gründe sprechen dagegen, Hybridfahrzeuge ebenfalls der neuen Besteuerungsformel zu unterstellen:

- In der Applikation Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wird bei der Treibstoffart von Hybridfahrzeugen nicht zwischen Mild-, Voll- und Plug-in-Hybridfahrzeugen unterschieden. Insofern ist eine Differenzierung innerhalb der Hybridfahrzeuge nicht möglich.
- Hybridfahrzeuge weichen beim Kraftstoffverbrauch stark vom Testzyklus ab. In einer aktuellen Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) sowie der Forschungsorganisation International Council of Clean Transportation (ICCT) wurde festgestellt,

dass der reale Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybridfahrzeugen bei privaten Haltern etwa dreimal so hoch ausfallen wie im offiziellen Testzyklus. Bei Geschäftsfahrzeugen fallen die Werte sogar fünfmal so hoch aus.

- Die meisten Hybridfahrzeuge verfügen im Gegensatz zu den reinen Elektrofahrzeugen nicht über eine signifikant höhere Motorleistung.

Aus diesen Gründen erweist es sich nicht als gerechtfertigt, Hybridfahrzeuge bei der Besteuerung den Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb gleichzustellen.

§ 9a Abs. 1 und 2 (neu)

Analog zum bisherigen § 9 Abs. 1 Bst. b bzw. neuen Abs. 3 soll der Steuerindex, der keine Berechnungsformel darstellt, sondern nur als Wert definiert wird, in einem neuen Abs. 2 geregelt werden. Bei dieser Gelegenheit kann auch ein Schreibfehler in Abs. 1 («nach folgender Formel» statt «nachfolgender Formel») behoben werden.

§ 15 Abs. 2

Die Indexbasis des Landesindexes für Konsumentenpreise sollte möglichst aktuell sein. Der Basisindex und der Stand des Landesindexes der Konsumentenpreise werden daher aktualisiert. Dadurch wird vorliegend auch die seit der letztmaligen Anpassung dieser Bestimmung im Jahr 2019 aufgelaufene Teuerung ohne Anpassung der Steuerindexe neutralisiert, was sich aufgrund des aktuellen Saldos des Strassenbauguthabens rechtfertigen lässt.

§ 21 Referendum, Publikation, Inkrafttreten (ohne Änderung)

Bei der Motorfahrzeugsteuer handelt es sich um eine Jahressteuer, die jeweils im Januar für das ganze Jahr erhoben wird. Eine Änderung bei der Besteuerung muss daher zwingend auf einen 1. Januar in Kraft treten.

6. Auswirkungen

6.1 Finanzielle Auswirkungen

Aufgrund der geplanten Anpassung der steuerlichen Belastung der Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb an den Durchschnittswert aller Personenwagen resultiert gegenüber heute ein gewisser Minderertrag. Bezogen auf die aktuell bereits immatrikulierten Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb ergibt sich ein Steuerausfall von jährlich ungefähr Fr. 680 000.-- (Stand Mitte Dezember 2022). Dieser und bei einem weiteren Wachstum der Anzahl Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb entsprechend steigende Ausfall dürfte aber kompensiert werden können. So wird der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern im schlechtesten Fall im Ergebnis inskünftig nur noch im Umfang des jährlichen Fahrzeugwachstums steigen und nicht wie bis anhin zusätzlich auch noch wegen der stetig steigenden durchschnittlichen Motorenleistung.

Gestützt auf §§ 59 ff. des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) richtet der Kanton den Gemeinden und Bezirken an deren Verbindungsstrassen aus der Spezialfinanzierung Strassen jährlich Beiträge aus, welche höchstens 8 % des Bruttoertrags der Motorfahrzeugabgaben ohne Sonderzuschlag umfassen. So richtete der Kanton in den letzten Jahren jeweils Beiträge im Umfang von rund 3 Mio. Franken aus. Bei einer Senkung der Motorfahrzeugsteuer für leichte Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse mit emissionsfreiem Antrieb wird daher der höchstmögliche Beitrag ebenfalls geringfügig tiefer ausfallen. Da der erwirtschaftete Bruttoertrag auch nach der linearen Senkung der Motorfahrzeugsteuern per 1. Januar 2020 wieder angestiegen ist, bedeutete der erwähnte Betrag im Rechnungsjahr 2021 eine Quote

von 6.31 %. Demzufolge können den Gemeinden und Bezirken im Rahmen des höchstmöglichen Beitrags auch nach der Gesetzesrevision jährliche Beiträge im Umfang von rund 3 Mio. Franken an deren Verbindungsstrassen ausgerichtet werden.

Die Anpassung der Software des Verkehrsamtes sowie des Online-Steuerrechners verursachen zudem einmalige Kosten von circa Fr. 50 000.--. Dieser Betrag ist im Budget 2023 des Verkehrsamtes eingestellt.

6.2 Weitere Auswirkungen

Die vorliegende Anpassung des MfzAG hat keine personellen Auswirkungen. Auch relevante Einflüsse auf die Gesellschaft und Wirtschaft sind nicht zu erwarten. Dagegen kann die Beseitigung der teilweisen steuerlichen Benachteiligung der leichten Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb im Kanton allenfalls zu einer weiteren bzw. noch rascheren Steigerung von deren Bestand führen, dies mit entsprechenden Auswirkungen auf den (lokalen) CO₂-Ausstoss.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Ausgabenbremse

Beim vorliegenden Beschluss handelt es sich nicht um eine Ausgabenbewilligung. Für die Schlussabstimmung gilt das einfache Mehr gemäss § 87 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110).

7.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.--; dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss hat die Änderung eines Gesetzes zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Baudepartement; Verkehrsamt.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber