

**Beschluss Nr. 215/2021**

Schwyz, 30. März 2021 / pf

**Motion M 12/20: Zeitlich befristeter Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge**

**Motion M15/20: Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge**

Beantwortung

**1. Wortlaut der Motionen**

Am 22. Oktober 2020 haben Kantonsrat Dr. Rudolf Bopp und sechs Mitunterzeichner folgende Motion eingereicht:

*«Es ist nicht nur unbestritten, dass sich das Klima ändert sondern auch, dass die individuelle Mobilität ein zentraler Baustein unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens ist und einen grossen, ökonomischen Nutzen generiert. Klar ist auch, dass der Verzehr von Erdöl als endliche Ressource langfristig keine Lösung ist. Es liegt deshalb nahe, wirtschaftliche Anreize zu schaffen, um die herkömmlichen, fossilen Treibstoffe durch erneuerbare Energiequellen zu ersetzen.»*

*Um die Dekarbonisierung der Energieversorgung für Motorfahrzeuge zu beschleunigen, soll daher für eine beschränkte Zeit ein Anreizsystem für den Kauf neuer Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb eingeführt werden.*

*Dazu soll das Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben (SRSZ 782.300) mit einem weiteren Paragraphen ergänzt werden:*

*Bonus für neu zugelassene Motorfahrzeuge mit Elektroantrieb*

<sup>1</sup> *Motorfahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb profitieren ab 1. Inverkehrssetzung von einer Vergünstigung von 75% auf der Normalsteuer für das laufende und die folgenden 3 Jahre.*

<sup>2</sup> *Die Vergünstigung nach Absatz 1 wird für Motorfahrzeuge gewährt, die in den ersten drei Jahren nach Erlass dieses Gesetzes in Verkehr gesetzt werden. Der Kantonsrat kann einmalig eine Verlängerung für drei weitere Jahre beschliessen.*

<sup>3</sup> *Die jährliche Mindeststeuer beträgt Fr. 160.--.»*

Am 1. Dezember 2020 haben Kantonsrat Dr. Rudolf Bopp und sechs Mitunterzeichner folgende Motion (mit Anhang) eingereicht:

*«Die Höhe der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Kleinbusse hängt im Kanton Schwyz gemäss dem Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben (SRSZ 782.300) im Wesentlichen von der Leistung des Fahrzeuges ab. Für Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben (Benziner, Diesel) ist diese Regelung sinnvoll, da mit steigender Motorenleistung auch der Verbrauch zunimmt und sich so die Besteuerung an den ökologischen Folgen orientiert. Dem Verursacherprinzip wird damit Rechnung getragen.*

*Für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb macht die Besteuerung nach Leistung aber keinen Sinn, da die ökologischen Auswirkungen des Betriebs dieser Fahrzeuge in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistung der Motoren stehen. Damit wird das Verursacherprinzip ausgehöhlt. So führt die aktuelle Regelung beispielsweise dazu, dass für einen E-Golf mit der Energieeffizienzklasse A mehr Steuern zu bezahlen sind als für einen konventionellen Golf mit Benzinmotor (Energieeffizienzklasse D).*

*Um diese unerwünschten Verzerrungen zu beseitigen, soll im Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben die Besteuerung von Motorfahrzeugen mit ausschliesslich elektrischen Antrieben separat geregelt werden. Die neue Regelung soll sicherstellen, dass Elektrofahrzeuge gegenüber vergleichbaren Motorfahrzeugen mit konventionellem Antrieb steuerlich nicht mehr benachteiligt sind.*

*Die Bemessung der Steuer für Motorfahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb soll primär auf Grund des Fahrzeuggewichtes erfolgen. Da grössere und schwerere Fahrzeuge einen grösseren Fussabdruck haben (Energieverbrauch, Reifenabrieb, Belastung der Strassen), sollen sie stärker besteuert werden als Fahrzeuge mit nur geringem Gesamtgewicht. Weitere Kriterien wie beispielsweise die Grösse der Batterie können bei Bedarf zusätzlich berücksichtigt werden, wenn damit das Modell verbessert werden kann.*

*Die Mindeststeuer soll auch für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb 160 CHF betragen. Zusätzlich soll, analog wie für die anderen Fahrzeugkategorien, ein Steuerindex eingeführt werden, mit dem die Höhe der Steuer in Zukunft einfach durch den Kantonsrat angepasst werden kann.*

*Wir fordern den Regierungsrat auf eine Gesetzesänderung vorzulegen, die den oben angeführten Kriterien bei der Bemessung der Fahrzeugsteuer für Motorfahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb Rechnung trägt.»*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### 2.1 Gemeinsame Beantwortung der Motionen M 12/20 und M 15/20

Beide Motionen haben die Motorfahrzeugsteuer von Elektrofahrzeugen zum Gegenstand. Mit der Motion M 12/20 wird eine zeitlich befristete Steuervergünstigung für neu in Verkehr gesetzte Elektrofahrzeuge angestrebt, gemäss der Motion 15/20 soll eine gesonderte Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge bzw. eine neue Bemessungsgrundlage für die Steuererhebung eingeführt werden. Dies jeweils mit dem Ziel, bei neuen Fahrzeugen den Anteil an Elektrofahrzeugen zu erhöhen. Angesichts dieser sich weitestgehend überschneidenden Stossrichtungen der beiden Motionen und der entsprechend gleichlautenden regierungsrätlichen Überlegungen dazu ist es angezeigt, die Motionen zusammen zu beantworten und behandeln.

### 2.2 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 angenom-

men und durch den Regierungsrat auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt. Mit dieser Motorfahrzeugbesteuerung wurde eine gesetzliche Grundlage geschaffen, die auch die technologische und ökologische Entwicklung in der Fahrzeugmotorisierung im Auge hatte. Die Steuern für Personenwagen, leichte Motorwagen 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.

Das hohe Fahrzeugwachstum im Kanton Schwyz und die stetig steigende Leistung der Fahrzeuge haben dazu geführt, dass die Spezialfinanzierung Strassenwesen in den letzten Jahren permanent angewachsen ist. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat mit Beschluss Nr. 124 vom 19. Februar 2019 deshalb eine lineare Senkung der Motorfahrzeugsteuern um 25 % beantragt. Im Rahmen der vorgängigen Vernehmlassung hatte die SP unter anderem beantragt, Elektrofahrzeuge befristet von den Motorfahrzeugsteuern zu befreien. Der Regierungsrat hat diesen Antrag nicht aufgenommen, dies insbesondere darum, weil die Motorfahrzeugabgaben hauptsächlich dazu dienen, den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen zu finanzieren, und Elektrofahrzeuge die Strassen überdies gleich stark beanspruchen wie herkömmliche Diesel oder Benzin. Anlässlich der Sitzung vom 17. April 2019 hat der Kantonsrat die Änderungen zum MfzAG mit 68 zu 18 Stimmen angenommen. Die Inkraftsetzung erfolgte auf den 1. Januar 2020.

In der Vergangenheit wurden auch bereits zwei Postulate mit ähnlich lautenden Forderungen eingereicht. Das Postulat P 2/15, welches eine umweltschonende, fortschrittliche Besteuerung von Personenwagen gefordert hat, wurde vom Kantonsrat an der Sitzung vom 23. September 2015 mit 81 zu 5 Stimmen nicht erheblich erklärt. Das Postulat P 11/17, welches eine zeitlich befristete Reduktion der Abgabe emissionsärmerer Personenwagen gefordert hat, wurde vom Kantonsrat an der Sitzung vom 27. Juni 2018 mit 66 zu 20 Stimmen nicht erheblich erklärt.

### 2.3 Aktuelle Situation im Kanton Schwyz

Das Bundesamt für Strassen erstellt in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Energie und dem Bundesamt für Statistik jährlich eine Statistik mit den Erstinverkehrssetzungen von Fahrzeugen. Dabei wird der Anteil rein elektrisch betriebener Fahrzeuge für das Jahr 2020 gesamtschweizerisch mit 8.28 % ausgewiesen, was einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 49.8 % entspricht. Mit einem Anteil von 9.1 % reinen Elektrofahrzeugen liegt der Kanton Schwyz 0.82 % über dem schweizerischen Durchschnitt.

Eine Auswertung der leichten Personenwagen per Stichtag 24. März 2021 ergibt folgende Verteilung nach Treibstoffart:

Benzin	66 794
Benzin/elektrisch	2 922
Diesel	31 836
Diesel/elektrisch	440
<i>Elektrisch</i>	<i>1 311</i>
Benzin/Alkohol	68
Flüssiggas (LPG)	3
Flüssiggas (LPG)/Benzin	6
Methanol	1
Erdgas (CNG)	66
Erdgas (CNG)/Benzin	113
Elektrisch mit Range Extender	57
Wasserstoff/elektrisch	1

Aktuell sind somit 1.26 % (ganze Schweiz Ende 2020 0.93 %) der leichten Personenwagen reine Elektrofahrzeuge. Dieser Anteil mag noch relativ klein sein. Er nimmt derzeit aber stark zu. So

waren bspw. im Monat März 2018, für welchen Zahlen zur Beantwortung des Postulats P 11/17 erhoben worden sind, im Kanton Schwyz erst 113 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge immatrikuliert. Innerhalb drei Jahren hat sich deren Anzahl somit mehr als verzehnfacht. Im Jahr 2021 wurden bereits wieder 111 rein elektrisch betriebene Personenwagen immatrikuliert. Dies entspricht 12.1 % aller Erstinverkehrssetzungen bei den Personenwagen (2020 = 9.1 %).

Bei den Erstinverkehrssetzungen lag der prozentuale Anteil rein elektrisch betriebener Fahrzeuge im Kanton Schwyz in der Vergangenheit gemäss Kennzahlen des Bundesamts für Statistik stets über dem schweizerischen Durchschnitt. Und vor allem ist er in den letzten Jahren stetig und zunehmend stark angestiegen, im vergangenen Jahr wie ausgeführt bereits auf gegen 10 %.

Prozentualer Anteil reiner Elektrofahrzeuge im Verhältnis zu den Erstinverkehrssetzungen (nur Personenwagen):

	<u>SZ</u>	<u>CH</u>
Jahr 2015:	1.6 %	1.19 %
Jahr 2016:	1.3 %	1.10 %
Jahr 2017:	1.7 %	1.56 %
Jahr 2018:	2.1 %	1.80 %
Jahr 2019:	5.4 %	4.22 %
Jahr 2020:	9.1 %	8.28 %

#### 2.4 Gründe für die fehlende Notwendigkeit eines zeitlich befristeten Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge sowie die Beibehaltung der heutigen Bemessungsgrundlagen

Die Höhe der Motorfahrzeugsteuern und insbesondere die Art der massgebenden Bemessungsgrundlagen geben – nicht nur im Kanton Schwyz – immer wieder Anlass zu Diskussionen. Früher bildeten insbesondere das Leergewicht, das Gesamtgewicht, der Hubraum, die Leistung oder Mischformen davon die massgebenden Bemessungsgrundlagen. Da Elektrofahrzeuge keinen Hubraum haben, mussten beim Aufkommen dieser Fahrzeuge alternative Bemessungsgrundlagen zur Anwendung gelangen. Und auch neue Downsizing-Motoren (hohe Leistung bei kleinem Hubraum) verdrängten die Bemessungsgrundlage Hubraum immer mehr, weil die Strassenverkehrssteuereinnahmen erodierten.

Später kamen die Effizienzklassen A–G und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss als neue Bemessungsgrundlagen hinzu. Schnell zeigte sich aber, dass die Angabe des im Labor ermittelten Schadstoffausstosses wenig verlässlich ist. Zudem resultierten aufgrund der immer strengeren gesetzlichen Vorgaben erneut sinkende Einnahmen. Kürzlich hat die Messmethode «WLTP» (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) die bisherige Messmethode «NEFZ» (Neuer Europäischer Fahrzyklus) abgelöst. Bei dieser Messmethode wird der Treibstoffverbrauch im realen Verkehr ermittelt. Dadurch kann der Schadstoffausstoss zwar praxisnäher und realistischer beurteilt werden, die entsprechenden Werte sind dadurch aber bei fast allen Fahrzeugen gestiegen. Dies hat im Rahmen der erwähnten Bemessungsgrundlage bei praktisch allen Fahrzeugen zu einer Steuererhöhung geführt, was aber ebenfalls nicht das Ziel war.

Der Zielwert bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Fahrzeuge, bei dessen Nichteinhaltung eine Importstrafabgabe anfällt, sinkt stetig. Um eine solche Abgabe zu verhindern oder zumindest tief zu halten, sind die Autoimporteure gefordert, den Markt mit preislich attraktiven Fahrzeugen mit tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu versorgen. Seitens der Autohersteller werden denn auch grosse Anstrengungen unternommen, Elektrofahrzeuge im Kleinwagensegment auf den Markt zu bringen. So sind in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 mit dem VW ID.3, dem Opel Corsa-e, dem Peugeot e208 und dem Mazda MX-30 vier neue Volumenmodelle auf den Markt gekommen, welche zu einem weiteren markanten Zuwachs der Elektrofahrzeuge beitragen werden. Zu erwähnen ist im Weiteren, dass die Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren massiv ausgebaut wurde. So hat das Bundesamt für Strassen ASTRA dafür gesorgt, dass entlang der Nationalstrassen auf den Raststätten und

Rastplätzen flächendeckend eine Ladeinfrastruktur aufgebaut worden ist oder noch aufgebaut wird.

Im Lichte dieser Betrachtungen zeigt sich, dass die Entwicklung gerade im Bereich der Elektrofahrzeuge heute bereits in eine positive Richtung verläuft. Umso mehr gibt es gute Gründe, ein grundsätzlich gerechtes Besteuerungssystem nicht vorschnell durch ein neues abzulösen oder einzelne Treibstoffarten zu bevorzugen. Auch ein, selbst zeitlich befristeter, Verkehrssteuerrabatt für Elektrofahrzeuge ist abzulehnen. Folgende weiteren Überlegungen untermauern diese Haltung:

- Vor dem Systemwechsel im Jahr 2012 bildete bei den Personenwagen, Lieferwagen und Kleinbussen der Hubraum die Bemessungsgrundlage für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern. Elektrofahrzeuge inkl. Hybridfahrzeuge wurden nach dem Gesamtgewicht besteuert. Im Rahmen der Revision wurden verschiedene Bemessungsgrundlagen näher geprüft. Die Bemessungsgrundlage nach dem Gesamtgewicht wurde als familien-, gewerbe- und landwirtschaftsfeindlich taxiert. Dies, weil kinderreiche Familien auf grosse und damit schwerere Fahrzeuge angewiesen seien. Das gleiche Argument wurde für das Gewerbe und die Landwirtschaft ins Feld geführt, die ebenfalls auf kräftige und damit schwere Zugfahrzeuge angewiesen seien. Im Hinblick auf eine gewisse Systemkontinuität ist die wiederkehrende Anpassung der Bemessungsgrundlagen zu vermeiden.
- Elektrofahrzeuge sind wegen der Batterien schwerer als vergleichbare Benziner oder Diesel und beanspruchen die Strassen deshalb mehr. Insofern ist es nicht zu beanstanden, dass sie bei grösserer Leistung etwas höher besteuert werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Bei gleicher Leistung sind Elektrofahrzeuge indes sogar leicht günstiger, weil sie batteriebedingt ein höheres Gesamtgewicht aufweisen.
- Auf Basis der 30 in der Schweiz im Jahr 2020 meistverkauften Fahrzeuge beträgt die durchschnittliche Motorfahrzeugsteuer im Kanton Schwyz im Jahr 2021 Fr. 566.--. Eine Auswertung der im Kanton Schwyz aktuell immatrikulierten Elektrofahrzeuge zeigt, dass einzig die äusserst leistungsstarken Fahrzeuge der Marken Tesla und Porsche sowie einige SUV's der Marken Mercedes, Audi und Jaguar bei den Steuern über dem genannten Mittelwert liegen. Elektrofahrzeuge mit durchschnittlicher Leistung liegen durchwegs unter dem Mittelwert. Es ist nicht angezeigt, die Bemessungsgrundlagen wegen bzw. im Interesse leistungsstarker «PS-Boliden» anzupassen.
- Das Argument der Motionäre, dass bei Elektrofahrzeugen eine starke Leistung nur bedingt mit dem Stromverbrauch korrespondiert, ist zumindest in der Theorie bzw. abhängig vom Hersteller zwar teilweise zutreffend. In der Praxis ist der Stromverbrauch jedoch von vielen Faktoren abhängig und häufig deutlich höher als angegeben. Wettereinflüsse (Heizung, Klima), Fahrstil, Rekuperationsphasen, abgerufene Beschleunigung, hohes Durchschnittstempo, nicht serienmässige Bereifung usw. lassen die Reichweiten deutlich sinken und den Stromverbrauch entsprechend ansteigen. Hinzu kommt, dass insbesondere die Herstellung der Batterien von Elektrofahrzeugen immer noch viel graue Energie verschlingt, welche bei korrekten Vergleichen ebenfalls mitberücksichtigt werden muss.
- Im Fokus einer gesamtheitlichen Ökobilanz und bei Betrachtung der durchgängigen Produktionskette macht es nicht in jedem Fall Sinn, im Gebrauch stehende Fahrzeuge vorschnell durch neuere zu ersetzen. Somit wäre es fragwürdig, ordentliche Lebens- und Einsatzzyklen von Fahrzeugen mit staatlichen Anreizsystemen übermässig zu beeinflussen.
- Elektrofahrzeuge weisen nur dann eine bessere Umweltbilanz auf, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Dies ist beim heutigen Strom-Mix nicht durchwegs der Fall. Auch produzieren (derzeit) nur die wenigsten Halter von Elektrofahrzeugen ihren eigenen Strom.

- Mit einem Wechsel der Bemessungsgrundlage zum Gesamtgewicht müssten Elektrofahrzeuge mit geringer Leistung (z. B. Renault Zoe) in Zukunft höher besteuert werden, zumal dann, wenn wie oft gewünscht, der Anteil der Elektrofahrzeuge weiter schnell ansteigt. Nur so könnten die heutigen Erträge zugunsten der Strassenkasse im gleichen Umfang generiert werden.
- Eine Spezialfinanzierung richtet sich nach dem Kostendeckungs- und Verursacherprinzip. Diese Prinzipien stehen einer umwelt- und wirtschaftspolitischen Besteuerung grundsätzlich entgegen. Überdies ist die Umwelteffizienz nur ein Aspekt der geltenden Grundsätze der Besteuerung gemäss § 4 MfzAG.
- Anreizsysteme sollen von ordentlichen Erhebungsverfahren abgrenzbar und transparent sein. Die einseitige Bevorzugung oder Förderung einer bestimmten Treibstoffart innerhalb der gleichen Fahrzeugart (Personenwagen) ist deshalb abzulehnen.
- Bei leistungsstarken und teuren (Elektro-)Fahrzeugen stellt die Höhe der Motorfahrzeugsteuern eine vernachlässigbare Komponente dar und ist somit nicht kaufentscheidend.
- Eine indirekte Förderung bzw. ein staatliches Anreizsystem für Elektrofahrzeuge besteht bereits dadurch, dass Elektroautos beim Import generell von der Automobilsteuer in der Höhe von 4 % befreit sind. Hinzu kommt, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge abgesehen von der Autobahnvignette mit dem heutigen System der Mineralölsteuer keinen Beitrag an die Finanzierung der Infrastrukturkosten leisten.
- Diverse Versicherungsgesellschaften gewähren für energieeffiziente Fahrzeuge Prämienrabatte. Im Kanton Schwyz leistet sodann die Stromnetzbetreiberin ebs Energie AG in ihrem Einzugsgebiet einen Beitrag von Fr. 1000.-- beim Neukauf von Elektrofahrzeugen mit einem Kaufpreis von über Fr. 10 000.-- sowie zusätzliche Fr. 500.-- bei der Installation einer Ladelösung.
- Künftige Batterien werden eine immer höhere Leistungsdichte aufweisen. Insofern wird das Gewicht der Batterien inskünftig sinken. Wenn das Gesamtgewicht die massgebende Bemessungsgrundlage darstellt, würden die Verkehrssteuererträge deshalb abnehmen und bei einem gleichbleibenden Ertragsbedarf würde daher eine Steuererhöhung notwendig.
- Die Entwicklungen schreiten derzeit nicht nur im Bereich der (reinen) Elektrofahrzeuge, sondern auch auf weiteren Gebieten, bspw. bei den synthetischen Kraftstoffen, rasant voran. Auch vor diesem Hintergrund macht die spezifische gesetzliche Erfassung nur einer bestimmten neuen Technologie keinen Sinn und erweist sich damit auch nicht als zukunftssträftig und weiter innovationsfördernd.

## 2.5 Fazit

Mit der linearen Senkung der Motorfahrzeugsteuern um 25 % per 1. Januar 2020 hat der Kantonsrat die Erträge dem Mittelbedarf für die Erstellung und den Unterhalt der Kantonsstrassen angepasst. Gleichzeitig hat sich der Kanton Schwyz damit im Kantonsvergleich bei den Motorfahrzeugsteuern im Mittelfeld eingereiht. Eine Senkung der Verkehrssteuern bei Elektrofahrzeugen würde mittelfristig zu deutlichen Mindereinnahmen führen, weil aus den vorstehend dargelegten Gründen die Anzahl der Elektrofahrzeuge weiter stetig zunehmen wird.

Die Motorfahrzeugabgaben haben den Hauptzweck, die für den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen notwendigen Mittel zu generieren (Spezialfinanzierung). Elektrofahrzeuge beanspruchen die Strasseninfrastruktur in gleichem Masse wie herkömmliche Diesel oder Benzinler. Aus diesem Grund wird auf Bundesebene wohl auch die Einführung einer Gebühr für Elektrofahrzeuge erfolgen (müssen), sobald die Elektrofahrzeuge einen gewissen Bestandesanteil erreicht haben.

Ein auf alle Fahrzeuge, Situationen und Bedürfnisse spezifisch angepasstes Besteuerungssystem wird es nie geben. Im Rahmen der Kontinuität sind die Bemessungsgrundlagen jedoch nur bei Vorliegen gewichtiger Gründe anzupassen. Eine separate Steuerbemessungsgrundlage für eine be-

stimmte Treibstoffart innerhalb der gleichen Fahrzeugkategorie gehört ebenso wenig dazu wie direkte Steuerrabatte, zumal der technische Fortschritt hier innert kurzen Fristen weitere massgebliche Entwicklungen und Veränderungen erwarten lässt.

Die mit der Motion M 15/20 verfolgte Anpassung der Bemessungsgrundlagen für Elektrofahrzeuge macht umso weniger Sinn, als damit im Ergebnis hauptsächlich für sehr leistungsstarke Fahrzeuge eine tiefere Steuerbelastung resultiert. Elektrofahrzeuge mit gleich hoher Leistung wie Fahrzeuge mit herkömmlichem Verbrennungsmotor sind steuerlich bereits heute leicht günstiger, weil sich das batteriebedingt höhere Gesamtgewicht steuersenkend auswirkt.

Wie gerade die jüngsten Entwicklungen belegen, bedarf es zur Förderung der Elektromobilität keines Anreizsystems bei den Verkehrssteuern, zumal Elektrofahrzeuge bereits von der Import- sowie (technologiebedingt) von der Mineralölsteuer befreit sind. Die Zunahme wird sich wohl noch verstärken, wenn die Reichweite von Elektrofahrzeugen und die Anzahl der Ladestationen weiter erhöht werden und die Batterieherstellungskosten und damit die Fahrzeugpreise weiter sinken. Ähnliche Entwicklungen sind sodann auch bei anderen alternativen Antriebstechnologien zu erwarten.

Insgesamt erweist es sich nach dem Gesagten derzeit weder als notwendig noch als angezeigt, für Elektrofahrzeuge oder etwaig andere Fahrzeuge mit bestimmten Treibstoffen eine gesonderte (tiefere) Steuer einzuführen. Der Regierungsrat beantragt daher, die Motionen nicht erheblich zu erklären.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt,
  - a) die Motion M 12/20 nicht erheblich zu erklären;
  - b) die Motion M 15/20 nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Umweltdepartement; Verkehrsamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber