

Schwyz, 21. April 2021

## **Kleine Anfrage KA 11/21: Automobil - Quo vadis?**

Beantwortung

### **1. Wortlaut der Kleinen Anfrage**

Am 6. April 2021 hat Kantonsrat Max Helbling folgende Kleine Anfrage eingereicht:

*«Pünktlich zum Neujahr werden jeweils die Zulassungsstatistiken der verschiedenen Fahrzeughersteller veröffentlicht. Neben der Anzahl der verkauften Fahrzeuge nach Marken können auch andere Daten aus diesen Zahlen extrahiert werden. Unter anderem konnte im Boten der Urschweiz vom 12. Januar 2021 auch der gegenwärtig stattfindende Trend zur Abkehr von normalem Benzin/Dieselmotor, primär zu Hybrid- und sekundär zu Elektroautos entnommen werden. Anders als ein reiner Elektroantrieb eignen sich Hybridfahrzeuge auch für lange Distanzen und sind auch bezüglich Nutzlast und Anzahl Insassen vielseitiger. Die Kombination beim Hybridfahrzeug ist aktuell stets ein Elektromotor in Verbund mit einem Benzin- oder Dieselmotor oder neuerdings Brennstoffzelle mit Wasserstoff als Energieträger (z.B. Toyota Mirai). Ebenso wird intensive Forschung an synthetischen Kraftstoffen betrieben (Power-to-X, E-Fuels nach EN15940).*

*Aus dem Alltagseinsatz wirtschaftlich beurteilt, ist bei der geltenden Gesetzgebung im Nahverkehr mutmasslich das reine, angemessen motorisierte Elektroauto die beste Wahl. Einerseits bezahlen diese Fahrzeuge keine Steuern auf Kraftstoffe wie Benzin oder Diesel und andererseits stehen für diese Autos häufig extra Parkplätze mit „Elektrotankstelle“ zur Verfügung.*

*Bezogen auf alltagstaugliche, angemessen motorisierte Autos<sup>1</sup> (keine Elektroraketen) würde ich gerne ein paar Punkte unabhängig erörtern lassen. Ich bitte deshalb den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:*

---

<sup>1</sup> Um den Vergleich im Umfang einer KA zu einhalten, möchte ich mich auf ein paar wenige Modelle beschränken wie z.B. Opel Corsa, Peugeot 208, etc., wo gemäss meinem Wissensstand konventionelle und Elektrovarianten im Angebot sind. Autos wie ein VW ID3, Audi Q4 e-tron, BMW i4 oder Modelle von Tesla entsprechen bezüglich der Leistung nicht den gelebten Vorstellungen vom Kantonsrat der letzten 15 Jahre wie zum Beispiel dem Postulat P 7/04 - Nr. 341/2005 „Nulltoleranz gegenüber Rasern“ oder wie bei der Neugestaltung beim Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben diskutiert wurde.

- 1) *Wie verhalten sich die Strassenverkehrssteuern im Kanton Schwyz von Elektroautos im Vergleich zu Benzin/Dieselaautos bei gleicher Leistungsklasse.*
- 2) *Gibt es ein Planungsinstrument oder Szenario wie die fehlenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer (Benzin 76.82Rp./Liter, Diesel 79.57Rp./Liter) in Zukunft kompensiert werden.*
- 3) *Gibt es auf Stufe Kanton Überlegungen, ob den zukünftigen Energieträgern als Knackpunkt der oben erwähnten verschiedenen Motorisierungstechnologien schneller zum Durchbruch verholfen werden kann?*

*Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der obenstehenden Fragen.»*

## **2. Antwort des Baudepartements**

### **2.1 Allgemeine Bemerkungen**

In den vergangenen Jahren hat der Regierungsrat bereits mehrere parlamentarische Vorstösse zum Thema Besteuerung von Elektrofahrzeugen bzw. Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beantwortet. Zuletzt wurden mit RRB Nr. 215 vom 30. März 2021 die Motionen 12/20 und 15/20 beantwortet. Das aktuelle Gesetz über die Motorfahrzeugagababen wurde auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt. Die Steuern für Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse werden nach der Leistung in Kilowatt und dem Gesamtgewicht bemessen. Dabei ist zu beachten, dass die Steuer primär auf der Basis der Leistung festgesetzt wird, während dem Gewicht eine tiefere Bedeutung zukommt. Dementsprechend wirkt sich ein höheres Gesamtgewicht nur (aber immerhin) marginal steuersenkend aus. Die Treibstoffart bleibt bei der Steuerfestsetzung unberücksichtigt. Bezogen auf Elektroautos bedeutet das, dass diese bei gleicher Leistung als Folge des batteriebedingten höheren Gesamtgewichts leicht tiefer besteuert werden als herkömmliche Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

### **2.2 Beantwortung der Fragen**

#### *2.2.1 Wie verhalten sich Strassenverkehrssteuern im Kanton Schwyz von Elektroautos im Vergleich zu Benzin/Dieselaautos bei gleicher Leistungsklasse?*

Die nachstehende Auflistung von alltagstauglichen, angemessen motorisierten Fahrzeugen zeigt auf, dass reine Elektrofahrzeuge bei der Besteuerung weder bevorteilt noch benachteiligt werden (es werden ausschliesslich Fahrzeuge aufgelistet, von denen derzeit das gleiche Modell mit Benzinmotor und Elektroantrieb existiert):

<b>Marke/Typ</b>	<b>Antriebsart</b>	<b>Leistung in kW/PS</b>	<b>Gesamt- gewicht</b>	<b>Jahres- steuer</b>
Hyundai Ioniq Electric	Elektrisch	100/136	1970	308
Hyundai Ioniq 1.6 GDi Plug-in-Hybrid	Benzin/ Elektrisch	104/141	1970	319
Hyundai Ioniq 1.6 GDi Hybrid	Benzin/ Elektrisch	104/141	1870	320
Hyundai Kona 1.6 T-GDi	Benzin	146/198	1915	433
Hyundai Kona Electric	Elektrisch	150/204	2170	441
Mini Cooper S 3 Door	Benzin	131/178	1635	396
Mini Cooper SE 3 Door	Elektrisch	135/184	1770	405
Mini Cooper S 3 Door	Benzin	141/192	1635	423

Opel Corsa F 1.2 DIT	Benzin	96/130	1650	299
Opel Corsa F e	Elektrisch	100/136	1920	308
Peugeot 208 Pure Tech	Benzin	96/130	1630	299
Peugeot e-208	Elektrisch	100/136	1910	308
Renault Twingo SCe 65	Benzin	48/65	1330	162
Renault Twingo Electric	Elektrisch	60/82	1518	197
VW Up 1.0	Benzin	44/60	1320	160
VW e-Up	Elektrisch	61/83	1530	200
VW Up GTI	Benzin	85/115	1400	270

Gleich wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor fallen die Fahrzeugsteuern also auch bei Elektrofahrzeugen umso höher aus, je leistungsstärker diese motorisiert sind.

Im Zusammenhang mit der obigen Auflistung erwähnenswert ist sodann die Statistik der Branchenorganisation «Auto Schweiz», welche jährlich die drei in der Schweiz meistverkauften Fahrzeugmodelle der zehn handelsüblichen Fahrzeugklassen (Miniklasse, Kleinwagenklasse, Untere Mittelklasse usw.) auflistet. Auf der Basis dieser 30 Fahrzeuge hat die durchschnittliche Motorleistung im Jahr 2020 hohe 202.4 kW bzw. 275.2 PS betragen. Im Kanton Schwyz belief sich die durchschnittliche Jahressteuer dieser 30 Fahrzeuge auf Fr. 566.40. Damit zeigt sich, dass in der Schweiz generell stark motorisierte Modelle nachgefragt werden, obwohl es genügend Modelle in verschiedenen Treibstoffarten mit weniger Leistung (Basismotorisierung) geben würde.

*2.2.2 Gibt es ein Planungsinstrument oder Szenario wie die fehlenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer (Benzin 76.82Rp./Liter, Diesel 79.57Rp./Liter) in Zukunft kompensiert werden?*

Gemäss Bundesbeschluss zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) vom 30. September 2016, angenommen an der Volksabstimmung vom 12. Februar 2017, kann der Bund inskünftig eine sogenannte E-Abgabe im Sinne des Treibstoffäquivalents erheben (vgl. dazu Art. 131 Abs. 2 Bst. b der Bundesverfassung vom 18. April 1999 [BV, SR 101]). Bisher hat sich der Bundesrat nur vage zum Einführungszeitpunkt einer solchen E-Abgabe geäußert. In der «Roadmap Elektromobilität 2022» (Massnahme 46) findet sich dazu folgender Hinweis: «Es ist unbestritten, dass auch Elektrofahrzeuge für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einen Beitrag zu entrichten haben. Auf eine Beteiligung wird heute mit Ausnahme der Autobahnvignette verzichtet. Die geplante Abgabe auf Elektrofahrzeuge soll den Beginn einer Beteiligung der Elektroautos an den Infrastrukturkosten markieren. Eine Abgabe soll aber erst dann eingeführt werden, wenn die Marktdurchdringung der Elektroautos markant zugenommen hat.» Bei der gleichen Massnahme wurde ergänzend vermerkt, dass für Elektrofahrzeuge über 3.5 t bis auf Weiteres keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhoben wird.

Aus dem Topf der Mineralölsteuer hat der Kanton Schwyz letztes Jahr 8.65 Mio. Franken und aus dem Topf der LSVA weitere 12 Mio. Franken erhalten. Im Vergleich dazu beliefen sich die Erträge aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf 47.2 Mio. Franken. Es ist deshalb absehbar, dass mit der Zunahme der Elektrofahrzeuge die Erträge aus der Mineralölsteuer und der LSVA stetig abnehmen werden. Wenngleich hier zuständigkeithalber primär der Bund gefordert sein wird, wird auch der Regierungsrat die Situation beobachten und gegebenenfalls reagieren müssen. Eine

Anhebung der Motorfahrzeugsteuern zur Abfederung der Einnahmeausfälle aus der Mineralölsteuer und der LSVA möchte der Regierungsrat allerdings vermeiden.

*2.2.3 Gibt es auf Stufe Kanton Überlegungen, ob den zukünftigen Energieträgern als Knackpunkt der oben erwähnten verschiedenen Motorisierungstechnologien schneller zum Durchbruch verholfen werden kann?*

Die Möglichkeiten der einzelnen Kantone zur massgeblichen Förderung bestimmter Energieträger und Motorisierungstechnologien sind begrenzt. Umgekehrt zeigt sich gerade etwa bei den Elektroautos, dass sich neue Energieträger auch ohne zusätzliche kantonale Lenkung gut etablieren können. So belief sich der Anteil der reinen Elektrofahrzeuge (leichte Personenwagen) bei den Erstverkehrssetzungen im Kanton Schwyz gemäss Statistik des Bundesamts für Energie im ersten Quartal 2021 auf 10.7 %, während es schweizweit nur 8.38 % waren. Einen höheren Prozentanteil wiesen einzig die Kantone Nidwalden, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Schaffhausen auf.

Die Etablierung von Wasserstofffahrzeugen wird hauptsächlich von der Erstellung von Wasserstofftankstellen abhängen. Um solche rentabel zu betreiben, braucht es eine grössere Anzahl an Fahrzeugen, die regelmässig Wasserstoff in grösserer Menge tanken. Als (Mit-)Investoren für solche Tankstellen kommen deshalb primär Firmen mit einem grösseren Bestand an Lastwagen (Speditionen/Baugeschäfte) und/oder Bussen infrage.

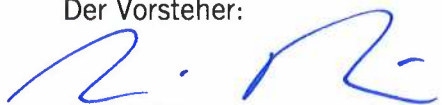
Wie der Regierungsrat bereits in seiner Antwort auf die Motionen M 12/20 und M 15/20 (RRB Nr. 215/2021) im Rahmen der Bewertung eines möglichen steuerlichen Anreizsystems für Elektrofahrzeuge dargelegt hat, besteht eine indirekte staatliche Förderung sodann bereits dadurch, dass Elektroautos beim Import 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 Infrastrukturlastkosten leisten. Im Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die Entwicklungen derzeit nicht nur im Bereich der (reinen) Elektrofahrzeuge, sondern auch auf weiteren Gebieten, bspw. bei den synthetischen Kraftstoffen, rasant voranschreiten. Die Förderung nur bestimmter neuer Technologie würde daher keinen Sinn machen und erwiese sich damit auch nicht als zukunftssträchtig und weiter innovationsfördernd. Schliesslich ist nochmals zu erwähnen, dass gerade die jüngsten Entwicklungen mit der massiven Zunahme insbesondere batteriebetriebener Fahrzeuge, bei welcher der Kanton Schwyz im schweizweiten Vergleich sogar eine Spitzenposition einnimmt, belegen, dass das Markt- sowie das Regulierungsumfeld bereits ausreichende Möglichkeiten und Anreize für entsprechende Fortschritte setzen.

### **3. Zustellung**

Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Beauftragter für Information und Kommunikation; Baudepartement; Medien.

**Baudepartement des Kantons Schwyz**

Der Vorsteher:



André Rügsegger, Landesstatthalter

Zustellung an die Medien: 22. April 2021