

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Januar 2019

Nr. 2019/108

KR.Nr. K 0170/2018 (BJD)

Kleine Anfrage Mark Winkler (FDP.Die Liberalen, Witterswil): Elektrofahrzeuge und Steuerermässigung Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Kanton fördert mit Motorfahrzeugsteuerermässigung die Einführung der E-Autos. Erfreulicherweise sollen nach verschiedenen Prognosen in 3 Jahren 5 mal so viele E-Fahrzeuge wie heute auf unseren Strassen in Einsatz stehen. Mittelfristig sind aufgrund dieser Massnahme fehlende Mittel im Strassenbaufonds zu erwarten.

Meine Fragen:

1. Wie hoch waren die jährlichen Steuerausfälle aufgrund dieser Fördermassnahme seit der Einführung?
2. Inwiefern hat sich die Steuerbefreiung als Fördermassnahme auf die Zahl der E-Autos ausgewirkt?
3. Wie hoch ist die Anzahl steuerbefreiter E-Autos nach Fahrzeugart und Preiskategorie?
4. Gibt es Studien aus andern Regionen/Ländern?
5. Wie will die Regierung die wachsenden Steuerausfälle, die durch die fehlende Motorfahrzeugsteuer entstehen, kompensieren?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Am 18. Dezember 2018 haben Vertreter der Automobil-, der Elektrizitäts-, der Immobilien- und Fahrzeugflottenbranche und deren Verbände sowie Vertreter von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden eine gemeinsame Roadmap zur Förderung der Elektromobilität unterzeichnet. Ziel der Roadmap ist es, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenzugmaschinen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Verständlicherweise stellt sich bei der Förderung der Elektromobilität auch die Frage, welche Auswirkungen diese Massnahmen auf kantonaler Ebene haben, beispielsweise in finanzieller Hinsicht.

Wir haben uns letztmals am 23. Januar 2018 bei der Beantwortung der Interpellation von Richard Aschberger (SVP, Grenchen; RRB Nr. 2018/98 vom 23. Januar 2018; I 0219/2017 [BJD]) zum Thema Elektromobilität und E-Fahrzeuge geäussert. Elektrofahrzeuge gelten als umwelt-

freundlich. Da in ihren Motoren keine Verbrennungsprozesse stattfinden, emittieren sie erheblich weniger CO₂ als Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren (vgl. Stellungnahme zum Auftrag Fraktion Grüne „Elektromobilität - Elektrofahrzeuge in der kantonalen Fahrzeugflotte“; RRB Nr. 2017/746 vom 25. April 2017; A 0209/2016 [BJD]). Dank dieser umweltfreundlichen Eigenschaften wird Elektromobilität in verschiedener Hinsicht gefördert, beispielsweise durch steuerliche Anreize. Der Kanton Solothurn hat sich mit Aufnahme von § 19^{ter} in die kantonale Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (BGS 614.62) schon sehr früh für eine vollständige Steuerbefreiung von reinen Elektrofahrzeugen entschieden. Diese Regelung trat am 1. Januar 1991 in Kraft.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie hoch waren die jährlichen Steuerausfälle aufgrund dieser Fördermassnahme seit der Einführung?

Am 1. Januar 1991 trat § 19^{ter} der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (BGS 614.62) in Kraft. Darin wird festgehalten, dass reine Elektrofahrzeuge von der Motorfahrzeugsteuer befreit sind. Es kann somit nicht von Steuerausfällen gesprochen werden, da diese Fahrzeuge gar nie steuerpflichtig waren. Steuerausfälle ergeben sich nur, wenn tatsächlich existierende und geschuldete Steuern nicht bezahlt werden. Der Entscheid, E-Fahrzeuge von der Steuerpflicht zu befreien, war ein bewusster Entscheid des Parlaments, um die damals noch neue Technik zu fördern. Die Motorfahrzeugkontrolle (MFK) führt seit 2013 eine Statistik über Elektrofahrzeuge. 2013 waren im Kanton 55 E-Personenwagen und 45 E-Kleinmotorfahrzeuge sowie 9 E-Lieferwagen eingelöst. Total waren im Jahr 2013 109 E-Fahrzeuge im Kanton immatrikuliert. 2018 ist diese Zahl auf 984 E-Fahrzeuge angestiegen (siehe Tabelle bei Frage 3).

Wie aus der vorerwähnten Stellungnahme zur Interpellation von Richard Aschberger hervorgeht (RRB Nr. 2018/98), sind die Einnahmen, die dem Kanton durch die Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen entgehen, nur annäherungsweise bezifferbar. Bei Personenwagen wird die geschuldete Steuer durch die Grösse des Hubraums im Motor bestimmt. Bei Sachtransportfahrzeugen wird die Steuer durch die Höhe der Nutzlast definiert. Im Kanton Solothurn ist im Jahr 2018 kein E-Lastwagen immatrikuliert. E-Fahrzeuge verfügen nicht über einen Hubraum. Wegen der nicht vergleichbaren technischen Konstruktionen können Bemessungsgrundlagen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor für die Besteuerung von E-Fahrzeugen nur bedingt, d.h. unter Beizug von Annahmen herbeigezogen werden. Da E-Fahrzeuge komplett von der Motorfahrzeugsteuer befreit sind, können nur Annahmen darüber angestellt werden, wie hoch ein hypothetischer Steuerminderertrag ausfallen würde. Eine rein hypothetische Aussage ist möglich, wenn die Anzahl immatrikulierter E-Fahrzeuge mit der durchschnittlichen Motorfahrzeugsteuer multipliziert wird. Der Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuern wird über alle Fahrzeugarten (PW, LKW, Lieferwagen, Motorrad) ermittelt. Die durchschnittliche jährliche Motorfahrzeugsteuer belief sich im Jahr 2018 auf Fr. 329.35. Bei 984 E-Fahrzeugen würde sich der hypothetische durchschnittliche Motorfahrzeugsteuerertrag 2018 auf rund 325'000 Franken belaufen.

3.2.2 Zu Frage 2:

Inwiefern hat sich die Steuerbefreiung als Fördermassnahme auf die Zahl der E-Autos ausgewirkt?

Die Gründe für die Anschaffung eines E-Fahrzeuges sind so vielfältig wie individuell verschieden. Sie werden im Kanton Solothurn nicht erhoben. Somit kann keine Aussage darüber getätigt werden, ob und wie stark sich die Steuerbefreiung als Fördermassnahme auf die Zahl der E-Fahrzeuge ausgewirkt hat. Die Statistik der MFK über die Anzahl von E-Fahrzeugen zeigt auf,

dass von der Einführung der Steuerbefreiung bis zu den ersten Anschaffungen von E-Fahrzeugen im Kanton rund 20 Jahre vergangen sind. Es ist daher anzunehmen, dass andere Gründe wie z.B. die Erhältlichkeit und die Reichweite von E-Fahrzeugen sowie die Lade-Infrastruktur eine wichtigere Rolle spielen als die Steuerbefreiung. Eine andere Annahme lässt auch der sprunghafte Anstieg der Anzahl E-Fahrzeuge im Jahr 2015 (siehe nachstehende Tabelle) nicht zu, weil die Steuerbefreiung bereits im Jahr 1991 in Kraft getreten ist.

Eine Studie der Versicherung AXA Winterthur hat die Besitzer von E-Fahrzeugen 2016 dazu befragt, welches die Gründe für den Erwerb eines E-Fahrzeuges waren. In der Umfrage mussten die Besitzer von E-Fahrzeugen auf einer Skala von 1 bis 5 angeben, welche Faktoren bei der Kaufentscheidung eine Rolle gespielt hatten. Zuverlässigkeit, Umweltverträglichkeit sowie die moderne Technologie wurden als häufigste Kaufgründe genannt. Aspekte wie Innovation, Sicherheit und Unterhaltskosten spielten für die Studienteilnehmer ebenfalls eine wichtige Rolle. Nicht relevant waren das Prestige sowie die Marke. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (54 %) nutzt das Elektrofahrzeug als Zweitauto. Dies hängt vor allem mit der teilweise noch geringen Reichweite zusammen.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie hoch ist die Anzahl steuerbefreiter E-Autos nach Fahrzeugart und Preiskategorie?

Die Preiskategorien der E-Fahrzeuge sind nicht eruierbar. Die Anzahl sämtlicher im Kanton eingelösten E-Fahrzeuge ist aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich:

Zusammenstellung E-Fahrzeuge						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
E-Personenwagen	55	105	224	281	410	520
E-Kleinmotorfahrzeuge	45	54	56	54	57	66
E-Lieferwagen	9	11	13	15	21	23
E-Lastwagen	0	0	0	0	0	0
E-Scooter	0	0	312	287	293	319
E-Motorrad	0	0	42	68	52	56
Total	109	170	647	705	833	984

3.2.4 Zu Frage 4:

Gibt es Studien aus andern Regionen/Ländern?

Es gibt verschiedene Studien über E-Mobilität in der Schweiz. Erwähnt seien beispielsweise die Zukunftsstudie über die Elektromobilität Schweiz 2030 der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften oder die Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz (Update 2018) der Firma EBP. Diese beziehen sich jedoch nicht auf den Kanton Solothurn. Zudem gilt es zu beachten, dass die Vergleichbarkeit von Studien in der Schweiz nicht gegeben ist, da die Motorfahrzeugsteuer der kantonalen Steuerhoheit untersteht und in jedem Kanton andere Bemessungsgrundlagen gelten (z.B. Gewicht oder Hubraum). Aus diesem Grund sind weder interkantonale noch internationale Vergleiche aussagekräftig. Bekannt ist, dass in Staaten, welche die E-Mobilität

sehr stark fördern und subventionieren, eine grössere Anzahl von E-Fahrzeugen eingelöst werden (z.B. Norwegen).

3.2.5 Zu Frage 5:

Wie will die Regierung die wachsenden Steuerausfälle, die durch die fehlende Motorfahrzeugsteuer entstehen, kompensieren?

Ende 2018 waren im Kanton 221'290 Fahrzeuge eingelöst. Davon besitzen nur 984 Fahrzeuge einen reinen Elektroantrieb und sind deshalb steuerbefreit. Dies entspricht knapp 0.44 % aller eingelösten Fahrzeuge. In Anbetracht von Motorfahrzeugsteuereinnahmen im Jahr 2018 in der Höhe von 72,883 Mio. Franken spielen diese steuerbefreiten E-Fahrzeuge eine untergeordnete Rolle. Sollte jedoch der Anteil der E-Fahrzeuge gemäss den Zielen der Roadmap zur Förderung der Elektromobilität stark ansteigen und wäre aus diesem Grund mit hohen Einbussen bei der Motorfahrzeugsteuer zu rechnen, bedürfte es einer Überprüfung der gesetzlichen Grundlagen für die Steuerbefreiung. Gegebenenfalls müsste eine Revision der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (BGS 614.62) ins Auge gefasst werden mit dem Ziel, die Kosten der unter § 5 des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder (BGS 614.61) aufgeführten Bereiche weiterhin decken zu können. Wir verfolgen die Entwicklung der Elektromobilität auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Motorfahrzeugsteuern aufmerksam und werden bei Handlungsbedarf entsprechende Massnahmen erwägen.

Diesen Handlungsbedarf erachten wird dann gegeben, wenn der Verzicht an dem Motorfahrzeugsteuerertrag, der aus der Förderung der Elektromobilität resultiert, jährlich rund eine Million Franken beträgt. Dieser Betrag entspricht rund 3'000 immatrikulierten E-Personenwagen. Wir rechnen aufgrund der aktuellen Wachstumsraten bei den neuzugelassenen E-Personenwagen, dass dieser Zeitpunkt spätestens in etwa 6 bis 10 Jahren erreicht sein wird.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Motorfahrzeugkontrolle (3)
Amt für Umwelt
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat