

Stellungnahme zur

## Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

### Allgemeines

Die Motorfahrzeugsteuer hat in der heutigen Höhe wenig direkten Einfluss auf die Wahl des Fahrzeugs. Dafür ist der Kostenfaktor an den gesamten Betriebskosten des Fahrzeugs zu gering. Wollte man das ändern, müsste die Besteuerung deutlich erhöht werden. Dies lehnen wir jedoch ab. Die Motorfahrzeugsteuer wird im Gegensatz zu einer Lenkungsabgabe nicht an die Bevölkerung rückverteilt. Eine starke Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer würde deshalb dazu führen, dass gut verdienende Personen es sich leisten könnten, weiterhin die Umwelt stärker zu belasten und die lenkende Wirkung träge primär Menschen mit geringerem Einkommen. BastA! fordert deshalb eine Lenkung der Mobilität über raumplanerische Massnahmen (z.B. mehr Raum für ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Bevorzugung von geteilten Fahrzeugen bei den Parkplätzen etc.), Mobilitäts-Management (Dosieranlagen, stärkere Bevorzugung ÖV, Fuss- und Veloverkehr an Ampeln etc.) und Attraktivitätssteigerungen für umwelt- und stadtverträgliche Mobilitätsformen (Verkehrsberuhigung, günstigerer bzw. gratis ÖV im TNW etc.).

Das Besteuerungssystem bei den Motorfahrzeugen hat aufgrund der geringen direkten Lenkungswirkung primär eine symbolische Bedeutung. Entsprechend der als Gegenvorschlag zur Gewerbeverbandsinitiative angenommenen Änderung des Umweltgesetzes, sind flächeneffiziente, emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Mobilitätsformen zu bevorzugen. Dies wird mit dem vorliegenden Vorschlag nur ungenügend getan. Der Regierungsrat müsste sich viel mehr auf die Vermeidung und die Verlagerung des Verkehrs fokussieren statt auf die reine Bevorzugung des elektrischen Antriebs.

### Flächeneffizienz ist zu berücksichtigen

Der Flächenverbrauch wird gemäss Vorschlag gar nicht berücksichtigt. Dabei wäre es einfach umsetzbar, neben dem Gewicht und der Leistung auch die Fläche, also Breite und Länge in die Besteuerung einzubeziehen. Dies ist nicht nur bei der vorliegenden Revision, sondern für alle Motorfahrzeuge umzusetzen.

- **Antrag:** Breite und Länge des Fahrzeug ist in die Besteuerung einzubeziehen.

Der Flächenverbrauch lässt sich stark reduzieren, wenn das Fahrzeug geteilt wird und dadurch weniger Fahrzeuge genutzt werden. Dieses Modell wird bei der Besteuerung bereits implizit bevorzugt, da ein nicht gekauftes Fahrzeug logischerweise nicht besteuert werden muss. Da die Motorfahrzeugsteuer wie ausgeführt primär eine symbolische Wirkung hat, ist aber zu prüfen, ob Fahrzeuge, welche ganzzeitig zur geteilten Nutzung zur Verfügung stehen, mit einem Rabatt bevorzugt werden sollen.

- **Antrag:** Ein (symbolischer) Rabatt für Carsharing-Angebote ist zu prüfen.

### Gesamt Ökobilanz berücksichtigen

Der vorliegende Vorschlag zur Motorfahrzeugsteuer setzt einseitig auf die Förderung von Elektrofahrzeugen. Dieser Fokus missachtet, dass auch Elektrofahrzeuge nicht ressourcenschonend sind und damit alleine keine zukunftsfähige Lösung darstellen.

Die Produktion von Elektroautos ist, was die Carrosserie betrifft, mit den gleichen negativen Auswirkungen verbunden, wie diejenige eines fossil betriebenen Fahrzeugs. Hinzu kommt die Ressourcengewinnung für die Batterie, welche unter den derzeitigen Abbaubedingungen mit grossen Umweltschäden und Belastungen für die lokale Bevölkerung verbunden ist, und die CO<sub>2</sub>-intensive Produktion der Batterie. Die Umweltbelastung bei Elektroautos fällt zu einem grossen Teil bei der Herstellung an. Ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz ist erst ab 50'000 bis 60'000 gefahrenen Kilometern besser als bei vergleichbaren Benzin- und Dieselaautos.<sup>1</sup> Ein schweres und leistungsstarkes E- Fahrzeug ist derzeit insgesamt noch umweltschädlicher als ein kleines, fossil betriebenes.<sup>2</sup> Das sollte sich auch in der Besteuerung abbilden. Aufgrund des Ressourcenverbrauchs bei der Herstellung, müsste statt einem Rabatt ein Malus auf das Gewicht von Elektrofahrzeugen gelegt werden, um der Ökobilanz bei der Produktion gelegt werden. Der Rabatt von 50% ist auf jeden Fall nicht angemessen und wird von BastA! abgelehnt. Er sollte auch bei der Besteuerung von Personenwagen abgeschafft werden.

- **Antrag:** Der Rabatt von 50% auf die Besteuerung von Elektrofahrzeugen ist streichen.

Elektrofahrzeuge werden im Vorschlag auch ohne diesen Rabatt dadurch begünstigt, dass die Komponente Leistung bei der Besteuerung wegfällt. Auch diese Bevorzugung ist fragwürdig. Zwar fällt im Betrieb von Elektrofahrzeugen – sofern dieses mit erneuerbarem Strom geladen wird – sehr wenig CO<sub>2</sub> an. Jedoch ist auch die Produktion von erneuerbarem Strom mit negativen Auswirkungen auf die Natur verbunden. Diese sind zwar meist geringer als bei fossiler oder atomarer Energiegewinnung, dürfen jedoch nicht vernachlässigt werden. Es muss deshalb auch mit erneuerbarem Strom haushälterisch umgegangen werden. Fahrzeuge, welche aufgrund einer höheren Leistung mehr Strom verbrauchen, sind daher höher zu besteuern als jene mit geringerer Leistung. Die Leistung ist daher auch bei Elektrofahrzeugen zu besteuern, wobei ein in Bezug auf die Ökobilanz passender Steuersatz gefunden werden muss, welcher tiefer ist, als jener fossil betriebener Fahrzeuge.

- **Antrag:** Die Leistung ist auch bei Elektrofahrzeugen zu besteuern.

## Fazit

Der vorliegende Vorschlag ist ungenügend und muss grundsätzlich überarbeitet werden. BastA! fordert eine Gesamtrevision der Motorfahrzeugbesteuerung, welche sich an der von der Bevölkerung beschlossenen Änderung des Umweltgesetzes orientiert anstatt einseitig auf die Förderung von Elektrofahrzeugen setzt.

---

<sup>1</sup> Auto-Umweltliste, März 2020, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

<sup>2</sup> <https://www.srf.ch/news/schweiz/klimasuender-auto-elektro-gegen-benzin-die-ehrlische-klimabilanz>