

Beschluss Nr.
Schwyz,
Versandt am:

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 Steuerberechnungsformel für leichte und schwere Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse mit emissionsfreiem Antrieb kann dieser Nachteil eliminiert werden. So soll für diese Fahrzeuge inskünftig die Leistung (im Verhältnis) weniger und das Gesamtgewicht mehr gewichtet 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 Neuimmatriculationen einen (unerwartet) starken Anstieg. Bei den Personenwagen betrug der Anteil solcher Fahrzeuge im vierten Quartal 2021 im Kanton Schwyz bereits stolze 20.5 %.

In der jüngeren Vergangenheit sind zur Besteuerung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge 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 2346 Fahrzeugen per Stichtag 13. Juli 2022 liegen erstmals 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 Fr. 402.50 pro Fahrzeug. Bei den Elektrofahrzeugen allein beträgt die durchschnittliche Jahressteuer hingegen Fr. 648.50 pro Fahrzeug. 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 2021 beim durchschnittlichen CO₂-Ausstoss mit 143 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 Berechnungsformel bei den leichten und schweren Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb soll der heutige, nunmehr klar manifestierte Nachteil bei den Motorfahrzeugsteuern im Kanton Schwyz deshalb eliminiert werden. Die Bemessungsformel für diese Fahrzeuge soll so angepasst werden, dass die Leistung (im Verhältnis) weniger und das Gesamtgewicht mehr gewichtet 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 2021 auf 47.2 Mio. Franken. Die Planrechnung auf Basis des Strassenbauprogramms 2023–2037 sieht bis ins Jahr 2023 einen weiteren Anstieg auf rund 255 Mio. Franken vor. Danach folgt ein kontinuierlicher Abbau auf rund 120 Mio. Franken bis ins Jahr 2037.

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 mitzubersichtigen. Mit dem Entscheid des Regierungsrates, die Kosten von (neuen) Zubringern und Anschlüssen zu Nationalstrassen und dabei auch die beträchtlichen Mehrkosten von etwaigen Tunnelösungen 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 Küssnacht (Abschnitt 2) und Rothenthurm.

In der eingangs erwähnten Planrechnung 2023–2037 sind neben den ordentlichen kantonalen Strassenbau- und -unterhaltsvorhaben auch die Finanzierung der beiden Grossprojekte Halbanchluss Arth und N4 Neue Axenstrasse konkret eingestellt. Daneben verbleiben rechnerisch einstellbar noch rund 220 Mio. Franken, was je nach Wahl bzw. Realisierbarkeit in etwa knapp dem Mittelbedarf für zwei weitere der oben erwähnten Grossprojekte gemäss (damaliger) Kostenschätzung in der regierungsrätlichen Strategie (RRB Nr. 158/2021) entspricht.

Eine weitere lineare Senkung der Motorfahrzeugsteuer um z. B. 10 % hätte einen Steuerausfall von rund 85 Mio. Franken über die Planjahre 2024–2037 zur Folge. Dies bedeutet, dass jede zusätzliche Realisierung der zwei noch verbleibenden Grossprojekte nicht mehr finanziert werden könnte oder eine hohe (zusätzliche) Verschuldung in Kauf genommen werden müsste. Indes bestand in der kantonalen Spezialfinanzierung Strassenwesen bereits in früheren Jahren ein Passivum. Dieses wies in der Staatsrechnung 1998 seinen Höchststand mit einem Defizit von rund 52 Mio. Franken auf und wurde in den nachfolgenden neun Jahren bis 2007 in ein Guthaben umgewandelt. Im Jahr 2013 wurde dann wieder ein Aktivum von rund 100 Mio. Franken ausgewiesen.

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 eine vorübergehende Verschuldung der Spezialfinanzierung Strassenwesen in Kauf genommen werden (siehe dazu oben unter Ziff. 2.2 am Ende).

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. Sollten sich bis zum Ablauf der Vernehmlassungsfrist insbesondere zu den Umfahrungen Küssnacht (Abschnitt 2) und Rothenthurm

neue Erkenntnisse und Entscheide ergeben, könnte eine weitere lineare Senkung der Motorfahrzeugsteuern für alle Fahrzeugarten auch zu diesem Zeitpunkt noch in die Vorlage integriert werden. Eine gezielte Reduktion der Besteuerung von emissionsfreien Fahrzeugen dagegen ist durchaus möglich, angezeigt und auch finanzierbar.

3. Revisionsziele und Grundzüge der Vorlage

Mit der Teilrevision werden folgende Ziele verfolgt:

- Der durchschnittliche Steuerbetrag von leichten und schweren Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb ist jenem von herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor anzugleichen.
- Die Benachteiligung emissionsfreier Fahrzeuge 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 an sich bewährt und sollen nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Die vorgenannten Revisionsziele sollen daher durch eine spezifische Anpassung der Berechnungsformel für leichte und schwere Personenwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse mit emissionsfreiem Antrieb erreicht werden.

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

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

Für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb (rein batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) soll neu folgende Berechnungsformel gelten:

$$\text{Steuerbetrag} = \text{Leistung}^{0.9} : \text{Gesamtgewicht}^{0.12} \times \text{Steuerindex.}$$

Die höhere Gewichtung des Gesamtgewichts wurde (zielorientiert) derart festgelegt, dass bezogen auf den aktuellen, gesamten Fahrzeugpark in den betroffenen Kategorien die durchschnittliche Besteuerung der emissionsfreien Fahrzeuge in etwa jener der herkömmlichen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entspricht. Somit resultiert bei den leichten und schweren Personenwagen, leichten Motorwagen und Kleinbussen mit emissionsfreiem Antrieb eine Senkung der durchschnittlichen Jahressteuer von heute Fr. 648.50 auf neu Fr. 379.--, was einer Reduktion von 41.5 % entspricht. Die jährliche Mindeststeuer von Fr. 160.-- bleibt unverändert.

Ein Vergleich der bisherigen mit der neuen Jahressteuer beliebter Elektrofahrzeuge zeigt folgendes Bild:

Marke/Typ	Leistung in kW	Gesamt- gewicht	Jahressteuer bisher	Jahressteuer neu
Tesla Model S	568	2670	1447.--	833.--
Porsche Taycan Turbo S	460	2870	1192.--	683.--
Tesla Model 3 Performance	377	2232	1009.--	588.--
Polestar 2	300	2600	816.--	470.--
Mercedes EQC 400 4m	300	2940	811.--	463.--
Audi e-tron 55 qu	300	3170	807.--	460.--
Jaguar I-Pace EV400	294	2670	800.--	460.--
Hyundai Ioniq 5 EV	224	2540	629.--	363.--
Audi Q4 50 e-tron qu	220	2720	616.--	354.--
VW ID.4 GTX	220	2750	615.--	353.--
Skoda Enyaq iV 80X	195	2750	552.--	317.--

Nissan Leaf	160	2140	468.--	273.--
Hyundai Kona EV	150	2170	441.--	258.--
VW ID.3 Pro Performance	150	2270	440.--	256.--
BMW i3s	135	1730	406.--	241.--
Mini 3door Cooper SE	135	1770	405.--	240.--
Peugeot e-208	100	1910	308.--	182.--
Opel Corsa F e	100	1920	308.--	181.--
Renault Zoe	100	1988	308.--	180.--
Fiat 500	87	1690	274.--	163.--
Renault Zoe	80	1954	252.--	160.--*
Smart EQ fortwo coupé	60	1310	198.--	160.--*
Renault Twingo Electric	60	1518	197.--	160.--*

*Mindeststeuer

Mit dieser Massnahme 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 emissionsfreie Fahrzeuge 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

.....

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

§ 9 Abs. 1 Einleitungssatz, Bst. b sowie Abs. 2 und 3 (neu)

Gemäss § 8 Abs. 1 MfzAG werden die Steuern für die Fahrzeugarten leichte und schwere Personwagen, leichte Motorwagen und Kleinbusse nach der Leistung in Kilowatt (kW) und dem Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis bemessen. Inskünftig ist bei diesen Fahrzeugarten nach der Treibstoffart zu unterscheiden. Während Motorfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb (Verbrennungsmotor) keine Änderung erfahren und weiterhin von § 9 Abs. 1 Bst. a erfasst werden, wird die neue Steuerberechnungsformel für emissionsfreie Fahrzeuge, also rein batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, neu in Bst. b festgehalten. Der bisherige Bst. b, der entgegen dem Einleitungssatz von Absatz 1 keine Formel beinhaltet, sondern den Steuerindex regelt, wird ohne inhaltliche Änderung in Absatz 2 überführt. Der bisherige Absatz 2 wird unverändert zum neuen Absatz 3.

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) ein paar 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 Dienstwagen 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 emissionsfreien Fahrzeugen gleichzustellen.

§ 9a Abs. 1 und 2 (neu)

Analog zu § 9a Abs. 1 bzw. 2 soll der Steuerindex, der keine Berechnungsformel darstellt, sondern nur als Wert definiert wird, in einem neuen Absatz 2 geregelt werden. Bei dieser Gelegenheit kann auch ein Schreibfehler in Absatz 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 Steuersätze oder des Steuerindex 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 den 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. 630 000.-- (Stand Mitte Juli 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 emissionsfreie Personenwagen und Kleinbusse 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 wird im Finanzplan 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 und schweren 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; Baudepartement; Finanzdepartement; Verkehrsamt; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

