

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 28. Juni 2023

### **819. Änderung der Automobilsteuerverordnung (Vernehmlassung)**

Mit Schreiben vom 5. April 2023 eröffnete das Eidgenössische Finanzdepartement die Vernehmlassung zu einer Änderung der Automobilsteuerverordnung (SR 641.511). Mit der Änderung soll die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer auf den 1. Januar 2024 aufgehoben werden. Wegen des Wachstums der Elektromobilität erachtet der Bundesrat die Steuerbefreiung als Förderinstrument als nicht mehr notwendig, da sich die Elektromobilität auch ohne Fördermassnahmen durchsetzen werde. Mit der Aufhebung der Steuerbefreiung sollen die Steuerausfälle infolge der wachsenden Elektromobilität gestoppt und der Bundeshaushalt entlastet werden.

Die Vorlage entspricht im Grundsatz den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons Zürich. So wird gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept 2018 (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018) zur Verbesserung des Verkehrsangebots insbesondere eine Verkehrsverlagerung und Vergrösserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen angestrebt (sogenanntes Modal-Shift, GVK 2018, Ziele 2.2–2.4). In der Strategie und im Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo vgl. RRB Nr. 729/2021) hat der Regierungsrat zudem festgehalten, dass mit der zunehmenden Elektrifizierung ohne Anpassung der Verkehrsabgaben auch das Einnahmensubstrat sinken werde (Ziff. 4.2.2). Um diese Einnahmen zu sichern, wurde als mittelfristige Stossrichtung gemäss DiNaMo die Anpassung der kantonalen Verkehrsabgaben vorgesehen. Bei der Gelegenheit sollen gleichzeitig effiziente Antriebsformen stärker gefördert werden, ohne den motorisierten Individualverkehr (MIV) unnötig zu subventionieren (a. a. O., Ziff. 5.2). Auch die langfristige Klimastrategie des Regierungsrates (RRB Nr. 128/2022) sieht zur Verminderung des Treibhausgasausstosses im Bereich Mobilität insbesondere eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf den öV, Veloverkehr sowie die Umstellung auf alternative Antriebe vor. Ein Handlungsschwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Zürich mit Kantonsratsbeschluss vom 6. Februar 2023 einen Rahmenkredit für das Förderprogramm «Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität» bewilligt (Vorlage 5842, ABl 2022-12-16, 2023-02-10).

Insbesondere mit Blick auf die im GVK 2018 sowie in der langfristigen Klimastrategie formulierten Ziele bezüglich Modal-Shift erweist sich eine Weiterführung der Steuerbefreiung für Fahrzeuge des MIV zur Förderung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität nicht als sinnvoll. Wie der Grundlagen- und Strategiebericht «Infrastruktur für alternative Antriebe» vom 29. Juni 2022 zum kantonalen Förderprogramm Ladeinfrastruktur gezeigt hat, wird für die weitere Verbreitung alternativer Antriebe vielmehr die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten entscheidend sein. Um die in dieser Hinsicht teilweise noch vorhandenen Hürden zu überwinden, erweist es sich als wesentlich wichtiger, die Ladeinfrastruktur zu fördern. Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangt auch der erläuternde Bericht, in dem ein wachsendes Angebot an Lademöglichkeiten als wichtiger Treiber für die zunehmende Akzeptanz von Elektroautomobilen aufgeführt wird (erläuternder Bericht, Ziff. 3.1, S. 8).

Die Vorlage ist daher im Grundsatz zu begrüssen. Auch Elektrofahrzeuge sollen besteuert werden und so zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Die Aufhebung der Steuerbefreiung bei der Automobilsteuer wird bei der Endkundschaft voraussichtlich auch kaum spürbar sein, da die Preise für Elektrofahrzeuge weiter sinken werden. Der Abbau der abgaberechtlichen Privilegierung von Elektrofahrzeugen sollte jedoch, wenn möglich, auf die Förderung der entsprechenden Ladeinfrastruktur zeitlich abgestimmt werden.

Gemäss der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024 plant der Bund, ebenfalls ein Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen einzuführen (BBl 2022 2651, 2657). Damit sollen zur Förderung der Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen für die Jahre 2025–2030 insgesamt höchstens 180 Mio. Franken zur Verfügung gestellt werden. Die Aufhebung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge sollte daher mit dem Beginn des Förderprogramms auf Bundesebene in zeitlicher Hinsicht koordiniert werden. Die damit verbundene zeitlich beschränkte Weiterführung der Steuerbefreiung scheint auch mit Blick auf die bisher damit verbundenen Einnahmeausfälle vertretbar. Wie sich aus den Zahlen des Bundesamtes für Statistik ergibt, kann der 2020 verzeichnete Einnahmerückgang aus der Automobilsteuer vorab auf den allgemeinen Einbruch der Verkaufszahlen im Zusammenhang mit der Coronakrise zurückgeführt werden (erläuternder Bericht, Ziff. 1.1.3, S. 4). Der höhere Anteil an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen dürfte dagegen für die Einnahmeausfälle nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Finanzdepartement, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an var@bazg.admin.ch):

Mit Schreiben vom 5. April 2023 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (SR 641.511) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns wie folgt:

Die Förderung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität ist dem Kanton Zürich ein zentrales Anliegen. Mit der langfristigen Klimastrategie des Regierungsrates soll der Netto-Null-Treibhausgasausstoss bis 2040, spätestens aber bis 2050, erreicht werden (RRB Nr. 128/2022). Im Bereich Mobilität ist hierfür insbesondere eine weitere Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr und die Umstellung auf alternative Antriebe von Bedeutung (Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2018, RRB Nr. 25/2018). Ein Handlungsschwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Zürich am 6. Februar 2023 das Förderprogramm Ladeinfrastruktur lanciert (Vorlage 5842, ABl 2022-12-16, 2023-02-10).

Eine Steuerbefreiung für Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs erweist sich dagegen zur Förderung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität insbesondere mit Blick auf die angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf effiziente Verkehrsmittel nicht als zielführend (vgl. Strategie und Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», RRB Nr. 729/2021). Wie der Grundlagen- und Strategiebericht «Infrastruktur für alternative Antriebe» vom 29. Juni 2022 zum kantonalen Förderprogramm Ladeinfrastruktur gezeigt hat, ist es zur Förderung alternativer Antriebe wesentlich wichtiger, die entsprechende Ladeinfrastruktur zu fördern.

Die mit der Vorlage angestrebte Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer ist daher grundsätzlich zu begrüssen. Der Abbau der abgaberechtlichen Privilegierung von Elektrofahrzeugen sollte jedoch, wenn möglich, auf die Förderung der entsprechenden Ladeinfrastruktur zeitlich abgestimmt werden. Ausgehend von der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes plant der Bund für die Jahre 2025–2030 ebenfalls ein Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen (BBl 2022 2651, 2657). Vor diesem Hintergrund ersuchen wir Sie, die Inkraftsetzung der

vorgeschlagenen Änderung der Automobilsteuerverordnung mit dem Beginn des Förderprogramms für Ladeinfrastrukturen auf Bundesebene zeitlich zu koordinieren. Dieses Vorgehen scheint auch mit Blick auf die bisherigen mit der Steuerbefreiung verbundenen Einnahmeausfälle vertretbar. Der 2020 zu verzeichnende Einnahmerückgang aus der Automobilsteuer kann vorab auf den allgemeinen Einbruch der Verkaufszahlen im Zusammenhang mit der Coronakrise zurückgeführt werden. Der höhere Anteil an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen dürfte dagegen für die Einnahmeausfälle nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**