

Vorlage der Spezialkommission 2010/1

« Strassenverkehrssteuern »

vom 3. Dezember 2010

10-90

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die vorberatende Kommission hat die Vorlage des Regierungsrates vom 19. Januar 2010 über die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (SHR 645.100) an zwei Sitzungen geprüft und beraten.

Die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern hat gemäss den Ausführungen des Regierungsrates zum Ziel, neue effiziente, verbrauchsarme und umweltfreundliche Autos mit einem Bonus von der Strassenverkehrssteuer zu befreien oder zu entlasten. Auf kantonaler Ebene haben verschiedene parlamentarische Vorstösse steuerliche Begünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge gefordert. Die überwiesene Motion von KR Andreas Gnädinger verlangt, die Strassenverkehrssteuern für Hybridfahrzeuge dauerhaft um 50 % zu ermässigen.

Der Regierungsrat sah ursprünglich eine vollständige Steuerbefreiung für energieeffiziente Personenwagen mit Energieetikette A während maximal 3 Jahren, eine 50%ige Steuerbefreiung für energieeffiziente Personenwagen mit Energieetikette B während maximal 3 Jahren sowie eine unbefristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern für Personenwagen mit über 2'000 ccm vor, um die Vorlage ertragsneutral auszugestalten.

An der ersten Sitzung der Kommission, am 8. März 2010, wurden folgende Punkte der Vorlage 10-06 bemängelt:

- Ungleichbehandlung der Fahrzeugbesitzer; je nachdem, wann das Auto gekauft wurde.
- Nur zwei Kantone kennen ein Malussystem, viele aber ein Bonussystem.
- Die Frage, wer schädigt die Umwelt am meisten, bleibt unklar (alte/neue Autos mit wenig/viel Fahrleistung)?
- Vorlage bevorzugt Dieselfahrzeuge. Dieselfahrzeuge haben eine hohe Energieeffizienz, aber erhebliche Partikelemissionen.
- Hohe Energieetikette heisst nicht umweltfreundlich, sondern weniger Energieverbrauch; es gibt eine Verzerrung und keine klare Aussage.
- Motion Gnädinger wird nicht in der Vorlage umgesetzt.
- Das Ziel, Fahrzeuge mit hohem Treibstoffverbrauch unattraktiv zu machen, kann durch diese Vorlage nicht erreicht werden.
- Energieetikette hat nur einen beschränkten Einfluss auf die Wahl eines Fahrzeuges; sie setzt falsche Anreize.
- Die Lenkungswirkung eines Bonus-/Malussystems bei der Motorfahrzeugsteuer wird generell in Frage gestellt.
- Gewerbe und Kleinbetriebe sind davon mehrheitlich betroffen.

Da auf Bundesebene ähnliche Fragen zur Debatte stehen, betrachtete es die Kommission als sinnvoll, den Entscheid des Bundes betreffend Einführung einer Umweltetikette oder CO₂-Etikette abzuwarten.

Die Kommission beschloss deshalb mit 6 zu 3 Stimmen, der Verwaltung einen Auftrag für weitere Abklärungen zu erteilen. Mit 7 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung wurde in der Kommission die Eintretensdebatte auf die Vorlage bis zum Vorliegen der Rückmeldung der Regierung zu vertagen.

An der Sitzung des Bundesrates vom 18. Juni 2010 wurde beschlossen, die für Personenwagen etablierte Energieetikette beizubehalten, aber auch zu verbessern. Künftig sollen der CO₂-Ausstoss und der Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Zudem sollen künftig Elektroautos und mit Biotreibstoffen betriebene Personenwagen mit der Energieetikette ebenfalls beurteilt werden können. Der Bundesrat hat sich sowohl gegen die Umweltetikette, welche zusätzlich die Umweltbelastung eines Personenwagens pro Fahrzeugkilometer abgebildet hätte als auch die CO₂-Etikette, welche einen gewichtsunabhängigen Bewertungsmassstab angelegt hätte ausgesprochen. Mit der Beibehaltung der Energieetikette ist laut Bundesrat die Kontinuität in der Kundeninformation sichergestellt.

Am 7. September 2010 hat das Baudepartement eine **überarbeitete Vorlage** ausgearbeitet, die die Anregungen der Kommission unter Berücksichtigung der mittlerweile beschlossenen verbesserten Energieetikette aufgenommen hat.

Folgende Eckwerte sind darin enthalten:

- Eine auf drei Jahre ab erster Inverkehrsetzung befristete Steuerbefreiung der Personenwagen mit Benzin-, Gas-, Diesel- oder Hybridantrieb der besten Energieeffizienz (Kategorie A) und höchstens 130 Gramm CO₂ /km Emission (Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuer in i.V. mit § 11bis Abs. 1 der Verordnung über die Strassenverkehrssteuer)
- Personenwagen mit Dieselantrieb ohne wirkungsvollen Partikelfilter werden von der Steuerbefreiung ausgenommen (Art. 4 Abs. 4)
- Personenwagen mit Elektroantrieb werden während drei Jahren ab erster Inverkehrsetzung steuerbefreit (Art. 4 Abs. 2)
- Auf eine Kompensation des Steuerausfalls von rund 115'000 Franken pro Jahr wird verzichtet
- Inkraftsetzung ab 1. Januar 2012

Am **19. November 2010** fand **die zweite Kommissionssitzung** statt. In der Kommission herrschte vorwiegend die Meinung, dass die überarbeitete Vorlage den kleinsten gemeinsamen Nenner darstelle. Es wurde bedauert, dass der Bund an der Energieetikette festhalte. Die Lenkungswirkung, die Art der Förderung, die Finanzierung sowie die Umsetzung der Motion Gnädinger gab in der Kommission wiederum Anlass zu kontroversen Diskussionen. Das Eintreten auf die Kommissionsvorlage wurde nur knapp mit 5 zu 4 Stimmen beschlossen.

Während der Detailberatung wurde ein Rückweisungsantrag gestellt, mit dem Auftrag, die Vorlage ertragsneutral zu gestalten. Dieser wurde mit 6 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Die Kommission hat beschlossen, die Motion Nr. 492 von Andreas Gnädinger abzuschreiben.

Schlussendlich stimmte die Kommission den in der überarbeiteten Vorlage vom 7. September 2010 vorgeschlagenen Änderungen der Art. 4 Abs. 2 bis Abs. 5 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern mit 5 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

In der Schlussabstimmung empfahl die Kommission mit 5 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen dem Kantonsrat die überarbeitete Vorlage zur Annahme.

Für die Spezialkommission:

Thomas Hurter, Präsident

Franz Marty, Vizepräsident

Werner Bächtold

Urs Capaul

Matthias Frick

Andreas Gnädinger

Christian Heydecker

Jonas Schönberger

Gottfried Werner