



Kantonsrat

Sitzung vom: 13. September 2011, vormittags

Protokoll-Nr. 366

Nr. 366

Motion Gmür-Schönenberger Andrea über die Änderung der Botschaft B 171, Ökologisierung der Verkehrssteuer (M 872). Erheblicherklärung als Postulat

Im Namen des Regierungsrates ist Justiz- und Sicherheitsdirektorin Yvonne Schärli bereit, die am 5. April 2011 eröffnete Motion von Andrea Gmür über die Änderung der Botschaft B 171, Ökologisierung der Verkehrssteuer, entgegenzunehmen. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Der Regierungsrat unterbreitete dem Kantonsrat beziehungsweise der vorberatenden Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) am 30. September 2010 den Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes. Mit der Änderung des Gesetzes soll eine Massnahme aus dem lufthygienischen Massnahmenplan 2008 umgesetzt sowie der vom Kantonsrat als Postulat überwiesenen Motion M 643/06 von Peter Lerch über eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer nachgekommen werden. Die Vorlage wurde gemäss weiteren Vorgaben ertragsneutral gestaltet.

Schwerpunkt der Revision bildete die Bemessung der Steuer für Personenwagen. Anstelle der Steuer-PS sollte ein Mischtarif von Hubraum und Motorleistung die neue Berechnungsgrundlage sein. Damit werden die Kriterien Energieeffizienz und Umweltbelastung am besten abgebildet. Für Neuwagen sollte ein Rabattmodell, basierend auf der Energieetikette, eingeführt werden und zur Kompensation des Steuerausfalls bot sich das bestehende Malus-System mit Zuschlägen bis höchstens 30 Prozent an. Wagen der besten Effizienzklasse und mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 130 g/km sollten ab der ersten Inverkehrsetzung befristet steuerbefreit sein.

Nach eingehenden Diskussionen, insbesondere in der vorberatenden Kommission, wies der Kantonsrat die Vorlage schliesslich an unseren Rat zurück mit der Begründung, die Vorlage sei nicht mehrheitsfähig.

Mit der Motion M 872 soll der Regierungsrat aufgefordert werden, dem Kantonsrat eine neue Vorlage zwecks Ökologisierung der Verkehrssteuer zu unterbreiten. Vor Erarbeitung der neuen Botschaft seien Interessenverbände (insbesondere VCS, TCS und ACS) anzuhören. Es soll eine Einigung über die anzuwendenden Bemessungskriterien hinsichtlich Energieeffizienz und Umweltbelastung angestrebt werden. Insbesondere soll auch das Modell des Kantons Schwyz mit den Interessenverbänden diskutiert werden. Zusätzlich ist zu prüfen, ob die neuen Bemessungsgrundlagen nur auf neue Fahrzeuge und nur bei Halterwechsel angewandt werden sollen. Zu den Anliegen der Motion sowie zu den Forderungen des Kantonsrates nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir werden auch die Modelle der Kantone Schwyz und Graubünden prüfen und die Interessenverbände einbeziehen. Gestützt auf das Legislaturprogramm 2007 bis 2011 und gemäss dem lufthygienischen Massnahmenplan 2008 strebt der Regierungsrat eine möglichst ökologische Ausgestaltung der Verkehrssteuern weiterhin an.

Betreffend die gewünschte rasche Einführung weisen wir darauf hin, dass ein Systemwechsel in der Besteuerung der Fahrzeuge jeweils nur auf Anfang eines Kalenderjahres hin möglich ist. Ausserdem ist für die Anpassung des Informatiksystems Viacar mit einer Vorlaufzeit von ca. vier Monaten zu rechnen. Neue Berechnungsgrundlagen für die Verkehrssteuer können frühestens auf 1. Januar 2013 in Kraft treten. Wir werden uns bemühen, Ihrem Rat die Unterlagen so schnell wie möglich zu unterbreiten.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, die Motion erheblich zu erklären."

Andrea Gmür betont die grundsätzliche Zustimmung der CVP für eine Ökologisierung der Verkehrssteuer. Unter Einbezug der Interessenverbände könne eine Einigung über die anzuwendenden Bemessungskriterien erzielt werden. Die Modelle der Kantone Schwyz und Graubünden sollen auch geprüft werden. Zudem werde das Prüfen einer Vereinfachung der Ökologisierung unterstützt, bei der die neuen Bemessungsgrundlagen nur auf neue Fahrzeuge und nur bei Halterwechsel angewendet werden. Mit der neuen Botschaft sei eine ökologisch ebenso wertvolle, in der Umsetzung noch einfachere und schliesslich mehrheitsfähige Vorlage zu unterbreiten, um so der Ökologisierung der Verkehrssteuer zum Durchbruch zu verhelfen.

Pius Müller lehnt im Namen der SVP-Fraktion die Überweisung ab. Kaum sei die Botschaft B 171 vom Tisch, soll möglichst rasch eine neue Ökologisierungsmethode ausgearbeitet werden. Die SVP-Fraktion bekämpfe eine Änderung der Ökologisierung der Verkehrssteuer im Kanton Luzern, weil das heute geltende Gesetz genüge. In den Treibstoffen seien bereits hohe Lenkungsabgaben eingebunden und bei einer Änderung der Ökologisierung der Verkehrssteuer würden bestimmt weitere Abgaben dazukommen, das sei bereits eine Mehrfachbesteuerung. In Wirklichkeit gehe es nur darum, dem Autofahrer noch mehr Geld aus der Tasche zu ziehen. Die Leidtragenden wären Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe mit ihren leistungs- und benzinintensiven Fahrzeugen. Dabei werde vergessen, wie massiv sich die Schadstoffausstosse während den letzten Jahren verringert hätten. Gemäss der Autoindustrie würden ab 2015 Neuwagen bei einem Schadstoffausstoss unter 130 Gramm per Kilometer liegen. Bei einer Ökologisierung würde der Autoverkehr in der Schweiz, der nachwievor 80 Prozent aller Verkehrsleistungen erbringt, ein erneutes Mal zum Prügelknaben zahlreicher Exponenten. Die SVP-Fraktion lehne demzufolge die Motion geschlossen ab.

Monique Frey unterstützt im Namen der Grünen Fraktion den Regierungsrat darin, so schnell wie möglich eine Ergänzungsbotschaft vorzulegen. Das zu erarbeitende System müsse den Neukauf von CO₂-ausstossarmen Autos fördern und so einen positiven Effekt auf die Umwelt haben. Der Verkehrsbereich sei enger mit der Energiefrage verknüpft, als man es wahrhaben wolle. Der Verkehr wachse ständig und mache heute bereits mehr als einen Drittel am Gesamtenergieverbrauch der Schweiz aus. Der CO₂-Ausstoss des Verkehrs sei in den letzten Jahren laufend gestiegen. Bei den neugekauften Autos rangiert die Schweiz im Vergleich mit den EU-Ländern auf dem viertletzten Rang in Bezug auf den CO₂-Ausstoss. Durch eine CO₂-Abgabe auf Bundesebene und ein Anreizsystem bei den Autokäufen, könne auch in der Schweiz der CO₂-Ausstoss beim Verkehr deutlich reduziert werden. Die Lenkungsabgabe funktioniere leider überhaupt nicht. Der Kanton habe es in der Hand, ein System für die Verkehrssteuer zu präsentieren, welches beim Neukauf von Autos zum Tragen komme. Durch ein Bonussystem würden Käufer von CO₂-Ausstoss armen Autos bevorzugt. Dieses Bonussystem werde im Kanton Graubünden erfolgreich praktiziert und könnte in Luzern ohne grossen Aufwand und ertragsneutral übernommen werden. Die Überweisung der Motion werde unterstützt.

Reinhold Sommer unterstützt im Namen der FDP die raschest mögliche Einführung der Ökologisierung der Verkehrssteuer. Umweltfreundliche Fahrzeuge mit tiefem Schadstoffverbrauch sollten steuerlich begünstigt werden. Die richtige Bemessungsgrundlage festzulegen, welche das Prädikat ökologisierte Steuer verdiene, heisse konkret, finanzielle Anreize zum Kauf oder das Umsteigen auf besonders sparsame Modelle zu schaffen. In der Praxis müsse für ein sparsames Modell die Motorfahrzeugsteuer tiefer sein als für ein weniger sparsames Modell. Im Kanton Schwyz entspreche die Berechnungsgrundlage dem Verhältnis Hubraum zum Gewicht, so wie es in der die Botschaft B 171 schon zur Anwendung komme. Gerade deshalb sei die Botschaft B 171 aber zurückgewiesen worden. Die Anwendung der neuen Motorfahrzeugsteuer nur auf neue Fahrzeuge und nur bei Halterwechsel sei überprüfenswert. Überprüfenswert sei auch die Forderung, mit den Fachverbänden zusammen zu arbeiten. Die FDP unterstütze die Überweisung als Postulat.

Martin Krummenacher sagt für die SP, dass sich die Modelle von Schwyz und Luzern hinsichtlich der verwendeten Parameter rein rechnerisch kaum unterscheiden. Ob man die Steuern, wie in Schwyz, aufgrund einer potenziellen Fahrbahnbelastung festlege, oder ob man, wie in Luzern, die Steuern aufgrund der aus dem Treibstoff tatsächlich herausgeholt Leistung und damit aufgrund der resultierenden Umweltbelastung berechne, spiele aber für das zukünftige Verhalten der fahrenden Bevölkerung eine wesentliche Rolle. Mit B 171 in der ursprünglichen Form, würden Anreize geschaffen, um auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umzusteigen. Solche

Anreize fehlten in der Schwyzer Verordnung grösstenteils. Mit B 171 würden landwirtschaftliche Fahrzeuge gänzlich von der Steuer befreit, wenn sie mit einem Partikelfilter ausgerüstet seien. Eine gegenüber der Landwirtschaft so kulante Bestimmung fehle gänzlich im Schwyzer Modell. Es stelle sich die Frage, weshalb man gerade das Schwyzer Modell als Diskussionsgrundlage empfehle, obwohl dieses offensichtlich nicht auf Ökologisierung ausgelegt sei und wie vorher gezeigt, die Landwirtschaft damit sogar benachteiligt würde. Wer ein kleines Einkommen habe, lege sich eine vom Anschaffungspreis her günstigere Occasion zu. Da es aufgrund der niedrigeren Restlebensdauer von Occasionen auch zu häufigeren Halterwechsel komme, sei das tiefe Einkommenssegment betroffen, wenn die Anreize nur auf neue Fahrzeuge angewendet würden. Die SP/JUSO-Fraktion werde den Antrag auf Erheblicherklärung einstimmig ablehnen. Daniel Keller erklärt, als Kantonsratsdelegierter des TCS habe er die Geschäftsleitung der TCS-Sektion Waldstätte dazu motivieren können, eine Studie zu B 171 zu erstellen, was zu deren Rückweisung geführt habe. Die heute zu diskutierenden drei Varianten seien das Verhältnis Leistung zur Nutzlast, der Mischtarif Hubraum zum Gesamtgewicht, und das Verhältnis Leistung zum Gesamtgewicht. Der langjährige Leiter von TCS Technik und Umwelt, André Porchet, komme zum Schluss, dass mit keiner einzigen der vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen das Ziel erreicht werden könne, sparsame Fahrzeugmodelle zu fördern, weil der Spritverbrauch nicht direkt und linear von Leistung, Hubraum, Nutzlast oder Gesamtgewicht abhängig sei. Die nächste Bruchlandung sei deshalb vorhersehbar. Eine ökologische Motorfahrzeugsteuer ohne Widersprüche, werde es wohl nie geben. Viele Bürger würden deshalb künftig mehr bezahlen müssen. Weil das System dynamisch sei, müssten die Tarife kurzfristig angepasst werden können, was nur funktioniere, wenn man Volk und Parlament ausschalte. Das werde die SVP mit Sicherheit mit einem Referendum verhindern. Das Luzerner Volk habe sich klar gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer vor einigen Jahren entschieden. Eine Steuerreform sei deshalb unnötig, bürokratisch und bringe der Umwelt keinen Nutzen. Das Verhalten werde durch die Betriebskosten mittels Benzin- und Dieselverbrauch wesentlich stärker beeinflusst. Die Öko-Steuern müssten deshalb nicht neu erfunden werden.

Andrea Gmür ist erstaunt, dass gerade die SP die Ökologisierung der Verkehrssteuer vom Tisch haben möchte. Das Modell des Kantons Schwyz sei zu prüfen und anzuschauen, so dass man im Kanton Luzern wirklich von der besten Variante profitieren könne. Im Kanton Schwyz sei man sich nach der Anhörung sämtlicher Interessenverbände einig gewesen, dass die Leistung und das Hauptgewicht die richtigen Kriterien seien, und eben nicht der Hubraum. Und man habe dort die einheitliche Lösung finden können, wo man dann am Schluss den Erfolg der Ökologisierung habe. Es sei einerseits klar, dass diese ertragsneutral ausfallen solle und dass sie aber auch einen Anreiz schaffen müsse, wie dies die erste Botschaft vorsah, welche nicht einfach nur schlecht war, sondern möglichst zu verbessern sei.

Für Marcel Omlin ist nicht überall Ökologie drin, wo Ökologie drauf steht. Vor der Wahl habe man das Geschäft nicht anfassen wollen. Die Justizdirektorin habe gewünscht, dass man ihr sage, was sie tun solle. Jetzt komme man wieder mit einem solchen Vorstoss. Die Botschaft B 171 wäre nicht so schlecht gewesen, man habe genau gesehen, um was es gehe. Man habe einfach gemerkt, dass sich gewisse Verbände und gewisse Parteien gar nicht miteinander gesetzt hatten. Einzig die Grünen und die SVP hatten eine klare Meinung dafür oder dagegen. Der Rat habe nun dem Raubrittertum gegenüber dem Automobilist endlich Einhalt zu gebieten. Er bitte, die Motion abzulehnen und verlange Namensaufruf.

Martin Krummenacher entgegnet, man sei nicht gegen die Ökologisierung der Verkehrssteuer, aber es braucht dazu angemessene Bemessungsgrundlagen. Mit dem Gesamtgewicht alleine oder nur der Fahrbahnbelastung oder -beschädigung erziele man keinen Anreiz um sich ökologischer zu verhalten.

Justiz- und Sicherheitsdirektorin Yvonne Schärli kritisiert, man mache hier eine Kommissionsdebatte. Eine Motion sei zudem etwas Verbindliches, daher müsste man eigentlich das Schwyzer Modell übernehmen und nicht nur prüfen. Die Regierung habe mit der Erheblicherklärung eine politische Antwort gegeben. Das Schwyzer Modell sei kein ökologisches Modell. Schwyz habe nach einem Modell gesucht, um mehr Geld in die Kasse zu bekommen. Im Luzern war man hingegen bemüht, den bestmöglichen ökologischen Nutzen damit zu verbinden, dass man ein Bonus-/Malus-System einführen würde, das man gerne angepasst hätte. Darum werde nun auch dieses Schwyzer Modell geprüft. Man könne keine grossen Aussichten machen, weil es einfach ökologisch zu wenig bringe. Man werde die Branchenverbände mit einbeziehen, aber es werde nie so sein, dass diese einhellig eine Lösung präsentieren, die mehrheitsfähig

sei und kein Referendum auslöse. Eine Regierung, die nur dann eine Vorlage bringe, wenn kein Referendum drohe, habe ihre Führungsarbeit nicht richtig gemacht. Sie versuche immer noch das Unmögliche möglich zu machen, nochmals alle Modelle zu prüfen und dann mit einer neuen Vorlage zu kommen. In dem Sinne werde Schwyz auch geprüft. Die politische Antwort der Regierung laute Erheblicherklärung und sie bitte dieser zu folgen.

Der Kantonsrat stimmt in der Eventualabstimmung mit 55 zu 51 Stimmen für die Erheblicherklärung als Postulat und gegen die Erheblicherklärung als Motion.

Der Rat lehnt den Antrag auf Namensaufruf ab.

Die Erheblicherklärung als Postulat obsiegt in der Gesamtabstimmung gegenüber dem Ablehnungsantrag.

Der Rat erklärt die Motion als Postulat erheblich.