



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 24. Juni 2019
Kantonsratspräsident Josef Wyss

P 25 Postulat Amrein Othmar und Mit. über die Umverteilung der Motorfahrzeugsteuern / Justiz- und Sicherheitsdepartement

Das Postulat P 25, die Motion M 39 von Hannes Koch über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen sowie die Motion M 58 von Roland Fischer über eine ökologische Motorfahrzeugsteuer werden als Paket behandelt.

Folgende Anträge liegen zum Postulat P 25 vor: Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung. David Roth beantragt teilweise Erheblicherklärung. Armin Hartmann beantragt Ablehnung. Othmar Amrein hält an seinem Postulat fest.

Folgende Anträge liegen zur Motion M 39 vor: Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung als Postulat. Armin Hartmann beantragt Ablehnung. Hannes Koch hält an seiner Motion fest.

Folgende Anträge liegen zur Motion M 58 vor: Der Regierungsrat und Armin Hartmann beantragen Ablehnung. Roland Fischer hält an seiner Motion fest.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt alle drei Vorstösse ab. Wir haben schon bei der Eintretensdebatte auf zwei für uns wichtige Punkte hingewiesen: Wir wollen unter dem falschen Deckmantel einer Lenkung keine neuen Steuern, Gebühren und Abgaben. Zudem akzeptieren wir den Stand der politischen Diskussion und wollen ständige neue Diskussionen über gleiche Themen verhindern. Die Regierung weist in ihrer Antwort auf die Geschichte der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer hin. Wir haben schon lange über dieses Thema diskutiert; nebst den Parteien waren auch die Verbände an dieser Diskussion beteiligt. Am Schluss haben drei Argumente obsiegt: Erstens ist die heutige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer bereits ökologisch, zweitens gibt es bis heute kein Modell, das gegenüber dem heutigen für einzelne Fahrzeugtypen nicht zu Verwerfungen führt, und drittens eignet sich die Motorfahrzeugsteuer per se nur beschränkt für eine Ökologisierung. Wenn man alle 10 bis 15 Jahre ein neues Fahrzeug kauft, kann man sich beim Kauf sehr ökologisch verhalten, kurze Zeit später fährt man aber mit einem Fahrzeug, das nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Ist es richtig, jemanden fiskalisch zu bestrafen, obwohl er zum Kaufzeitpunkt alles richtig gemacht hat? Ist es richtig, jemanden zu bestrafen, der sich kein neues Fahrzeug leisten kann? An dieser Ausgangslage hat sich nichts geändert. Wir haben die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer immer abgelehnt. Die Motion M 58 schießt aus mehreren Gründen weit über das Ziel hinaus. Die ökonomischen Wirkungsmechanismen sind sehr komplex. Es wäre schlichtweg falsch, alle geschätzten externen Effekte voll auf die Motorfahrzeugsteuer beziehungsweise eine neue kantonale Lenkungsabgabe umzulegen. Die Folge der völligen Umlage dieser 340 Millionen Franken wäre ein Staatsversagen, schliesslich greifen mehrere Regulatoren in dieses Problem ein. Die Erhaltung des Steuersubstrates wäre eine weitere Herausforderung. Zudem fällt die Reduktion des CO₂-Ausstosses im Mobilitätsbereich schlicht und einfach in die Zuständigkeit des Bundes. Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat P 25 sowie die beiden

Motionen M 39 und M 58 ab.

Othmar Amrein: Bei meinem Postulat P 25 geht es darum, die Bemessungsgrundlagen zu ändern. In den letzten zehn Jahren wurde bereits mehrmals versucht, die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer umzugestalten. Im Zusammenhang mit der ganzen Klimadebatte erscheint es uns sinnvoll, nochmals darüber zu befinden. Die Antriebstechnologien der Autos werden sich in den nächsten Jahren stark verändern, und es kommen Systeme mit einem geringeren CO₂-Ausstoss auf den Markt. Mit den vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen könnte man solche Systeme fördern. Ich bitte Sie daher, meinem Postulat zuzustimmen. Die Motion M 39 von Hannes Koch zielt in die gleiche Richtung. Die FDP-Fraktion stimmt daher der Erheblicherklärung als Postulat zu. Die Motion M 58 von Roland Fischer ist zu umfangreich, zudem soll mehr Steuersubstrat generiert werden, was nicht in unserem Sinn ist. Daher lehnen wir die Motion M 58 ab. Noch etwas zum Ablehnungsantrag von Armin Hartmann: Wir wollen nicht mehr Steuern erheben, sondern die Bemessungsgrundlagen ändern. Das Steuersubstrat wird erhalten, es handelt sich also um keine Bestrafung, sondern um eine Lenkungsmassnahme. Wir waren daher der Ansicht, dass auch die SVP unser Postulat unterstützen könnte.

Hannes Koch: Das Postulat P 25 und die Motion M 39 zeigen exemplarisch, dass zwei Vorstösse mit der fast gleichen Forderung unterschiedlich behandelt werden. Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen (G/JG) unterstützt das Postulat P 25. Es fordert das Gleiche wie unsere Motion, jedoch mit dem Unterschied, dass die FDP einen Prüfauftrag fordert, wir aber mit unserer Motion einen klaren Anstoss geben wollen. Wie die Ausgestaltung der Ökologisierung der Verkehrssteuer sein soll, ist Aufgabe des Regierungsrates zusammen mit der Verwaltung und ihren Expertinnen und Experten. Unser Rat ist anschliessend gefordert, über das neue Gesetz zu befinden und über die Vernehmlassung unsere Meinung mit einfließen zu lassen. Eine Ökologisierung der Verkehrssteuer ist dringend notwendig. Vor gut zehn Jahren wurde diese Diskussion bereits einmal geführt. Leider konnte damals kein gemeinsamer Nenner gefunden werden. In der Zwischenzeit sind neue Erkenntnisse und Möglichkeiten hinzugekommen. Die Fahrzeuge und die Technik haben sich stark gewandelt. Dieser Tatsache muss Rechnung getragen werden. Es ist an der Zeit, die Verkehrsabgaben an die heutige Zeit anzupassen. Die G/JG-Fraktion stimmt dem Postulat P 25 sowie der Motion M 58 zu. Wir halten an unserer Motion M 39 fest.

Roland Fischer: Die GLP-Fraktion stimmt allen drei Vorstössen zu. Während der Klimademonstrationen waren oft Plakate mit dem Hinweis „system change not climate change“ zu sehen. Dieser Hinweis kann unterschiedlich interpretiert werden; wo es aber sicher einen Systemwechsel braucht, ist bei der Mobilität, denn nur so kann das Ziel von netto null CO₂-Emissionen erreicht werden. Der Strassenverkehr ist bekanntlich für einen Drittel aller CO₂-Emissionen verantwortlich, also braucht es auch griffige Massnahmen. Wir können die Motorfahrzeugsteuer zwar ökologisieren, ein Umsteigen lässt sich dadurch aber nicht bewirken. Die Lenkungsabgabe, die ich mit meiner Motion M 58 vorschlage, ist wirksam, sozial und marktwirtschaftlich. Mit der Einführung einer solchen Lenkungsabgabe kann sofort eine 100-prozentige Wirkung erzielt werden. Aufgrund der hohen Lenkungsabgabe würde man sich beim Kauf eines neuen Autos eher für die Elektromobilität entscheiden oder vermehrt auf den Langsamverkehr sowie den öV umsteigen. In den ersten Jahren muss niemand wegen der hohen Motorfahrzeugsteuer – die schliesslich wieder zurückverteilt wird – auf das Auto verzichten. Durch die Rückerverteilung erzielen gerade sehr viele Familien einen Nettogewinn. Aus diesem Grund ist die Massnahme sehr sozial und familienfreundlich. Wenn diese Lenkungsabgabe pro Einwohner zurückverteilt wird, profitieren vor allem die Haushalte, die pro Person wenig Autos haben, also Familien. Der Regierungsrat erklärt, dass sich die Rückerverteilung schwierig gestalten und bürokratisch sei. Bereits heute ist dieses Rückerverteilungssystem von Lenkungsabgaben bekannt, beispielsweise wird die CO₂-Abgabe via Krankenkassenprämie zurückerstattet, und jeder Bürger in der Schweiz erhält 75 Franken. Genau die gleiche Vorgehensweise könnte bei einer Lenkungsabgabe für Motorfahrzeuge in Betracht gezogen werden, auch wenn es sich dabei um einen massiv höheren Betrag handelt. Weiter wurde argumentiert, eine solche

Lenkungsabgabe sei Sache des Bundes. Die Schweiz ist ein föderalistisches Land und funktioniert sozusagen von unten nach oben. Wir respektieren das Subsidiaritätsprinzip, was bedeutet, dass wir auf kantonaler Ebene Massnahmen ergreifen können, ohne immer auf den Bund warten zu müssen. Ich bitte Sie, meiner Motion M 58 zuzustimmen.

Yvonne Hunkeler: Es ist an der Zeit, über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zu diskutieren. Seit 2006 haben die Regierung, die WAK und unser Rat bereits mehrmals versucht, ökologische Kriterien zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer mehrheitsfähig zu machen. In der Zwischenzeit ist sogar das Gegenteil geschehen: Durch das Konsolidierungsprogramm 2017 (KP17) werden Fahrzeuge mit Elektro-, Gas- oder Hybridantrieb massiv höher besteuert. Es ist also höchste Zeit, sich dieser Frage nochmals anzunehmen. Die Prüfung einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ist eine geeignete Massnahme, wie sie die CVP auch in ihrem Postulat P 38 von Adrian Nussbaum gefordert hat. In diesem Sinn stimmen wir der Erheblicherklärung des Postulats P 25 von Othmar Amrein zu. Bei der Motion M 39 von Hannes Koch stimmen wir der Erheblicherklärung als Postulat zu. Die Motion M 58 von Roland Fischer lehnen wir ab. Das geforderte Modell der Rückverteilung wird mit grosser Wahrscheinlichkeit auch im aktuellen Zeitpunkt nicht mehrheitsfähig sein. So sollen 340 Millionen Franken neu umverteilt werden. Das ist etwa ein Drittel des Betrags, den der Kanton Luzern an Steuern von natürlichen Personen einnimmt. Es ist nicht realistisch, einen so hohen Betrag über die Motorfahrzeugsteuer umzuverteilen. Schon 2014 hat die CVP versucht, mehrheitsfähige Lösungen im Sinn einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zu präsentieren. Mit unserer Haltung tragen wir dazu bei, dass sich die Regierung dieser Frage wieder annehmen kann. In anderen Kantonen sind ähnliche Bemühungen schon längst im Gang.

David Roth: Die SP-Fraktion beantragt die teilweise Erheblicherklärung des Postulats P 25 von Othmar Amrein und stimmt den beiden Motionen M 39 von Hannes Koch sowie M 58 von Roland Fischer zu. Damit das Gesetz angepasst werden kann, braucht es die Erheblicherklärung einer Motion. Ich bitte deshalb auch die CVP-Fraktion, zumindest eine der beiden vorliegenden Motionen erheblich zu erklären. Vielleicht kann sich der Regierungsrat ebenfalls noch zu dieser Frage äussern. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ist ein Thema, das unseren Rat schon lange beschäftigt. Wir haben bereits über unzählige Modelle diskutiert, was beweist, dass es nicht einfach ist, eine passende Lösung zu finden. Das aktuelle Modell, das auf die Leistung abzielt, gilt es weiter zu verfeinern. Allenfalls könnte es mit einem Rabatt für leistungsschwache Fahrzeuge aller Kategorien ergänzt werden. Die von der GLP geforderte Rückverteilung sollte auf jeden Fall in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Daniel Keller: Die Bürgerlichen haben sich vor wenigen Jahren klar gegen eine ökologische Motorfahrzeugsteuer ausgesprochen. Nach vertieften Abklärungen sind wir damals zum Schluss gekommen, dass es sich um eine unsoziale Massnahme ohne ökologischen Nutzen handelt. Die Massnahme ist unsozial gegenüber den finanzschwächeren Bürgern, die sich kein neues Auto leisten können. Als der TCS mit dem Referendum gedroht hat, war die Reform schnell vom Tisch. Jetzt liegen Vorschläge für eine Umfinanzierung und für Mehreinnahmen vor. Eine Umfinanzierung ist unsinnig, denn eine sozialverträgliche Lösung mit wenigen Änderungen bringt nichts. Nur wenn ein Grossteil der Motorfahrzeughalter mit einer vielfach höheren Steuer zur Kasse gebeten wird, ist eine Umfinanzierung erfolgreich. Mehreinnahmen lehnt die SVP ab, weil die Strassentöpfe bereits gefüllt sind. Die Referendumsandrohung des TCS liegt immer noch vor und wird nötigenfalls wieder aktiviert. Es hat sich bereits erwiesen, dass eine ökologische Motorfahrzeugsteuer keine Lenkungsfunction hat. Obwohl die Motorfahrzeugsteuern für Elektroautos im Kanton Luzern tiefer waren, kam es während dieser Zeit zu keiner Zunahme von Elektrofahrzeugen. Wir können also getrost auf eine ökologische Steuerreform verzichten.

Hannes Koch: Ich bitte Sie nochmals, meine Motion erheblich zu erklären, sonst vergeht nochmals wertvolle Zeit, bis es endlich zu einer Gesetzesanpassung kommt.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektor Paul Winiker.

Paul Winiker: Es liegen drei Vorstösse zum gleichen Thema vor: Die Verkehrssteuer soll

nach ökologischen Gesichtspunkten ausgestaltet werden. Das Thema ist nicht ganz neu. Die Ökologisierung der Verkehrssteuer hat uns in der Vergangenheit intensiv beschäftigt, nämlich von 2006 bis 2014. Einige Ratsmitglieder können sich sicher an diese teils emotionalen Diskussionen erinnern. In der Stellungnahme zur Motion M 643 von Peter Lerch über eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer aus dem Jahr 2006 hat unser Rat die Absicht bekundet, eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen. Ihr Rat hat den Vorstoss am 15. Juni 2006 unserem Antrag entsprechend als Postulat erheblich erklärt. Im lufthygienischen Massnahmenplan haben wir 2008 beschlossen, die Motorfahrzeugsteuer mit mehreren Massnahmen zu ökologisieren, insbesondere bei Personenwagen, Nutzfahrzeugen und Landwirtschaftsfahrzeugen. Diese Zielsetzung wurde auch in das damalige Legislaturprogramm 2007–2011 aufgenommen. Mit der Botschaft B 171 (2010) wurde eine Revision der Bemessungsgrundlagen zur Erhebung der Verkehrssteuer vorgeschlagen. Bei Personenwagen sollte anstelle der Steuer-PS ein Mischtarif von Hubraum und Motorleistung als neue Berechnungsgrundlage gelten. Für Neuwagen sollte ein Rabattmodell – basierend auf der Energieetikette – eingeführt werden, und zur Kompensation des Steuerausfalls bot sich das bestehende Malussystem mit Zuschlägen bis höchstens 30 Prozent an. Fahrzeuge der damals 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 Ihr Rat diese Vorlage schliesslich an unseren Rat zurück mit der Begründung, die Vorlage sei hinsichtlich der Besteuerung von Personenwagen nicht mehrheitsfähig. Aufgrund der Motion M 872 von Andrea Gmür-Schönenberger über die Änderung der Botschaft B 171, Ökologisierung der Verkehrssteuer, erklärte sich der Regierungsrat bereit, weitere Berechnungsgrundlagen, nämlich Modelle der Kantone Schwyz und Graubünden, zu prüfen und auch die Verkehrsverbände TCS, ACS und VCS einzubeziehen. Gestützt auf das Legislaturprogramm 2007–2011 und gemäss dem lufthygienischen Massnahmenplan 2008 strebten wir eine möglichst ökologische Ausgestaltung der Verkehrssteuer an. Schliesslich haben wir Ihrem Rat 2013 mit der Botschaft B 79 eine Ergänzungsbotschaft zur Botschaft B 171 vorgelegt. Diese schlug für die Bemessung der Verkehrssteuern von Personenwagen alternativ das Luzerner Modell, basierend auf Hubraum und Leistung, und das Schwyzer Modell, basierend auf Hubraum und Gewicht, vor. Zusätzlich waren Steuerermässigungen für Autos mit wenig CO₂-Ausstoss und mit alternativen Antrieben wie hybrid oder mit alternativen Treibstoffen (Gas, Wasserstoff, Strom) vorgesehen. In der Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) wurde das Geschäft mit 8 zu 3 Stimmen angenommen. Nach eingehenden Kommissionsberatungen ist Ihr Rat am 27. Januar 2014 nicht auf die Ergänzungsbotschaft eingetreten. Nun liegen ein Postulat und zwei Motionen vor. Wir sind bereit, das Thema wieder zu prüfen. Daher beantragen wir Ihnen, das Postulat P 25 erheblich zu erklären und die Motion M 39 als Postulat erheblich zu erklären. Die Motion M 58 geht sehr viel weiter. Wir betrachten eine Lenkungsabgabe zwar als sinnvoll, in der Ausgestaltung schlägt die Motion M 58 aber einen Weg vor, der weder politische Chancen hat noch praktisch umsetzbar ist. Die Konsequenz wäre ein nicht zurechtfertigender bürokratischer Verwaltungs- und Kontrollaufwand. Wenn eine Lenkung dermassen erwünscht ist, so sollte diese verursachergerecht über den Treibstoffpreis oder eine Nutzungsgebühr erfolgen. Das ist allerdings ein Thema, das die ganze Schweiz betrifft, und daher müsste auch die Bundesgesetzgebung entsprechend angepasst werden. Wir sind bereit, die Ökologisierung der Verkehrssteuer zu prüfen.

David Roth: Meiner Meinung nach braucht es für eine Gesetzesanpassung eine Motion. Ist der Regierungsrat nicht auch dieser Überzeugung?

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektor Paul Winiker.

Paul Winiker: Beim Postulat handelt es sich um einen Prüfauftrag. Eine Motion ist ein ausformulierter Auftrag oder eine Anregung, zwingend etwas zu tun.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung der teilweisen Erheblicherklärung mit 63 zu 44 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat

das Postulat mit 87 zu 23 Stimmen erheblich.