

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 27. Januar 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

P 404 Postulat Cozzio Mario und Mit. über die Justierung der Verkehrssteuern für vollelektrische Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge / Justiz- und Sicherheitsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Samuel Zbinden beantragt teilweise Erheblicherklärung.
Mario Cozzio hält an seinem Postulat fest.

Mario Cozzio: Selbstverständlich bleibe ich bei der vollen Erheblicherklärung meines Postulats – und das nicht einfach aus Prinzip, sondern aus Verantwortung für ein funktionierendes und vor allem glaubwürdiges Steuersystem. Was wir als Luzerner Kantonsrat vor kurzem bei der Verkehrssteuer festgeschrieben haben, ist ein strukturelles Missverhältnis, welches weder für uns Grünliberale noch die Luzerner Bevölkerung erklärbar oder begründbar ist. Heute zahlen Besitzer eines 2,5 Tonnen schweren Elektroboliden mit mehreren hundert PS weniger Verkehrssteuern als jene eines leichten Elektrokleinfahrzeugs mit unter 20 PS. Zum Beispiel ein Audi e-tron GT wird mit 135 Franken, ein Microlino hingegen pauschal mit 165 Franken besteuert. Das ist eine offensichtliche Schieflage und untergräbt die Glaubwürdigkeit der Verkehrssteuer. Der Regierungsrat argumentiert mit einem Vergleich von Kaufpreis, Haltedauer und Steuerhöhe innerhalb von zehn Jahren, obwohl die Realität ganz anders aussieht: Herr, Frau und Divers fahren in unserem Land nicht zehn Jahre mit demselben Fahrzeug. Die durchschnittliche Haltedauer liegt bei rund fünf Jahren. Beim Leasing – gerade bei Elektrofahrzeugen – häufig sogar noch tiefer. Wer also mit zehn Jahren rechnet, rechnet vielleicht auch bewusst an der Realität vorbei. Und Politik, die an der Realität vorbeirechnet, verliert ihre Wirkung. Damit sind wir beim Kern der Diskussion: Die Verkehrssteuer ist keine Kaufpreissteuer, sondern eine Lenkungsabgabe. Sie soll ökologisch wirken. Sie soll fair sein. Sie soll verständlich sein. Das heutige System erfüllt diese Anforderungen aber nur teilweise. Statt klarer Steuerung entstehen Fehlanreize. Statt ökologischer Logik und Förderung von nachhaltiger, flächeneffizienter Mobilität greifen technokratische Fehlkonstruktionen. Der Regierungsrat verweist in einem weiteren Argument auf Softwarekosten und administrativen Aufwand zur Anpassung der Steuersoftware. Wenn eine nagelneue Steuersoftware so fragil ist, dass selbst sachlich begründete Korrekturen als zu aufwendig taxiert werden, dann schiessen wir mit dieser als gut angepriesenen Software wohl ein weiteres politisches Eigentor. Ein gutes System muss doch in einem so kleinen Ausmass schnell und unkompliziert anpassbar sein – zum Beispiel mit einer tieferen Pauschalzahl. In der Verordnung steht 165 Franken. Man sollte diese Zahl einfach in 50 Franken ändern können, das sollte auch bei dieser Software möglich sein. Das ist eine

Änderung einer Zahl im Programmcode, und keine tagelange Arbeit. In diesem Postulat geht es also nicht um eine Revolution, sondern um eine einfache Reparatur. Um eine Korrektur einer offensichtlichen Schiefelage, um die Glaubhaftigkeit der ursprünglichen Zielsetzung einer ökologischen Verkehrssteuer. Es geht nicht um Millionenbeträge, ganz im Gegenteil: Es geht um ein politisch gewolltes Prinzip, welches wir mit der heutigen Regelung nicht umsetzen. Es ist deshalb wichtig, dass unser Anliegen erheblich erklärt wird. Denn nur so erhält die Regierung den klaren Auftrag, die Verordnung und nicht das Gesetz anzupassen. Das ist mit kleinstmöglichem Aufwand machbar und wie vorher schon genannt: Die Anpassung einer Zahl in der Verordnung. Die teilweise Erheblicherklärung, welche von den Grünen gefordert wird, würde eine Kompensation der marginalen Ausfälle der Steuereinnahmen fordern. Wir verlangten ursprünglich eine ertragsneutrale Umsetzung, deshalb verstehe ich das Anliegen. Somit würde aber mit der teilweisen Erheblicherklärung mehr gefordert als mit der Erheblicherklärung, was per se schon unlogisch ist. Damit riskieren wir, dass eine erneute Gesetzesrevision notwendig wird oder ein noch weniger verständliches Konstrukt zu schaffen. Das ist weder im Interesse unseres Vorstosses, noch steht es in einer begründbaren Verhältnismässigkeit. Ich bitte Sie, der Erheblicherklärung zuzustimmen.

Samuel Zbinden: Vor einiger Zeit hat unser Rat mit einer grossen Mehrheit die Ökologisierung der Verkehrssteuer beschlossen. Dabei hat die Grüne Fraktion immer den Grundsatz verfolgt, dass grosse, schwere und übermotorisierte Fahrzeuge höher besteuert werden sollen als kleine, leichte und energieeffiziente Modelle. Wenn wir die Verkehrswende schaffen wollen, braucht es den Wechsel von fossilen zu elektrischen Fahrzeugen, aber auch die Wende von grossen und immer schwereren Autos hin zu leichteren und kleineren Modellen, die weniger Platz und weniger Ressourcen benötigen und weniger Lärm verursachen. Auch wenn es nicht um sehr grosse Beträge geht, so hat die Verkehrssteuer dabei eine lenkende oder zumindest Signalwirkung. Es ist wichtig, dass wir hier als Staat ein Zeichen setzen. Im vorliegenden Beispiel ist dieser Grundsatz nicht erfüllt. Es ist stossend, wenn sehr kleine, leichte und energieeffiziente E-Autos wie der Microlino höher besteuert werden als ein grosser Elektro-SUV oder ein übermotorisierter Sportwagen. Gleichzeitig wurde ein zweiter Grundsatz anlässlich der Debatte über die Verkehrssteuer immer wieder genannt, nämlich die sogenannte Ertragsneutralität. Wenn wir einen Bonus für ökologischere Modelle vergeben, müssen wir an einem anderen Ort Mehreinnahmen erzielen. Diese Idee stammt nicht von uns Grünen, sondern war Grundsatz der damaligen Gesetzesberatung. Unserer Meinung nach sind die Verkehrssteuern eher zu tief und decken die externen Kosten des Individualverkehrs nicht. Aber wir haben uns als Rat bei der Ausarbeitung der Motionen zur Ökologisierung der Verkehrssteuer wie auch bei der Gesetzesbotschaft der Regierung immer wieder auf diese Spielregel Ertragsneutralität berufen. Das war das höchste Argument, weswegen auch alle Anträge abgelehnt wurden. Deshalb beantragen wir die teilweise Erheblicherklärung. Die Grüne Fraktion unterstützt das Anliegen des Postulanten, für vollelektrische Kleinfahrzeuge wie den Microlino einen Rabatt zu gewähren, um den angesprochenen Fehlanreiz zu beseitigen. Im Sinn unserer eigenen Spielregeln, also der Ertragsneutralität und damit die Anpassung nicht zu Steuerausfällen führt, müssen wir die Steuer im Gegenzug an einem anderen Ort leicht anheben. Im vorliegenden Fall geht es um sehr kleine Beträge. Sowohl die Anpassung nach unten als auch nach oben wäre aus unserer Sicht auf jeden Fall tragbar. Ich widerspreche der Ansicht des Postulanten, dass die teilweise Erheblicherklärung komplizierter wäre. Mit der Ökologisierung der Verkehrssteuer haben wir der Regierung und der Verwaltung absichtlich Spielraum gelassen, damit gewisse Dinge auch über die Verordnung gesteuert werden können. Ich bin überzeugt, dass diesem Anliegen mit der teilweisen Erheblicherklärung genauso Rechnung getragen werden kann, ohne dass es zu

einer Gesetzesänderung kommt. Daher bitte ich Sie, der teilweisen Erheblicherklärung zuzustimmen.

Christian Meister: Die Mitte-Fraktion erkennt das Problem und stört sich ebenfalls daran, dass ein kleines Elektroauto steuerlich schlechter gestellt ist als ein grosser Elektro-SUV. Auch die Bevölkerung versteht das nicht. Für mich ist das ein Klassiker von fehlender Flexibilität und sich hinter Paragraphen verstecken. Das Problem ist einfach: Der Bund hat Elektrokleinwagen wie den Microlino von der Energieetikettenpflicht befreit. Es ist ein anderes Thema, ob das sinnvoll ist. Diese Elektroautos würden aber mit einer Energieetikette die vom Kanton geforderte Kategorie A oder B erreichen. Weil sie diese Energieetikette nicht haben, gibt es keinen Rabatt. Der Kanton schreibt, dass sich das auf zehn Jahre gerechnet ausgleichen wird. Welches Elektroauto wird schon zehn Jahre alt? Ob das ökologisch sinnvoll ist, ist ein anderes Thema. Fakt ist aber, dass sich Elektroautos rasant entwickeln. Deshalb werden sie meistens geleast und nach vier bis fünf Jahren wieder zurückgegeben und ersetzt. Diese Berechnung entspricht also nicht der Realität. Der steuerliche Schlechterstellung des Elektrokleinstautos gegenüber einem grossen Elektroauto ist Fakt. Zum Punkt der teuren Softwareanpassung: Hier sind wir sicher, dass es eine einfache, günstige und pragmatische Lösung gibt. Die Kosten von rund 20 000 Franken pro Jahr an die Dekarbonisierung des Luzerner Strassenverkehrs sind sicher eine gute Investition. Eine Mehrheit der Mitte-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu.

Simone Brunner: Mit der Botschaft über die Ökologisierung der Verkehrssteuern wurde es verpasst, eine substantielle Lenkungswirkung zur Förderung der Elektromobilität zu erreichen. Das neue Gesetz ist in Kraft und in der Praxis zeigen sich gewisse Ungerechtigkeiten. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass ein höherer Abzug bei der Besteuerung von flächeneffizienten, voll elektrisch betriebenen Kleinmotorfahrzeugen gerechtfertigt ist und die Regierung nochmals über die Bücher gehen soll. Wir sind uns bewusst, dass es beim Vollzug zu gewissen Schwierigkeiten kommen kann. Weil das Postulat aber relativ offen formuliert ist, besteht ein gewisser Gestaltungsspielraum. Wir sind der Ansicht, dass das machbar sein muss. Die ablehnende Begründung der Regierung ist aus unserer Sicht sehr technokratisch, insbesondere die Argumentation, wonach tiefere Anschaffungs- und Betriebskosten bei Kleinmotorfahrzeugen ein Grund gegen die Anpassung der Steuer sind. Das ist aus unserer Sicht doch etwas an den Haaren herbeigezogen. Zum Antrag auf teilweise Erheblicherklärung der Grünen Fraktion: Ich bin der Ansicht, dass wir die Ertragsneutralität mit diesem Kleinbetrag nicht tangieren. Wir bleiben dem Beschluss unseres Rates nach wie vor treu, auch wenn wir eine kleine Verordnungsänderung beschliessen. Dieser Argumentation kann die SP-Fraktion nicht folgen und stimmt der Erheblicherklärung zu.

Thomas Alois Hodel: Das vorliegende Postulat verlangt tiefere Verkehrssteuern für kleinere, vollelektrische Motorfahrzeuge. Aus Sicht der SVP-Fraktion besteht kein Bedarf dazu. Der Regierungsrat legt überzeugend dar, dass Kleinmotorfahrzeuge bereits heute von sehr tiefen Pauschalsteuern profitieren. Diese Autos tragen auch praktisch nichts an die Strassen bei, weil sie keine Mineralöl- oder andere Steuer bezahlen. Das bestehende System ist einfach, nachvollziehbar und auf Ertragsneutralität ausgerichtet. Eine zusätzliche Reduktion ist weder notwendig noch sachlich begründet. Der Postulant hat aber offenbar erkannt, dass bei der Ökologisierung der Verkehrssteuer im Übereifer schwere Elektrofahrzeuge stark bevorzugt wurden. Die SVP-Fraktion hat diese Fehlentwicklung bereits in der damaligen Debatte mehrfach kritisiert, stiess aber auf taube Ohren. Die SVP-Fraktion kann es nicht unterstützen, dass dieser Fehler weiter zementiert werden soll und kleine Elektrofahrzeuge praktisch von der Verkehrssteuer befreit werden. Alle Fahrzeuge nutzen die

Strasseninfrastruktur. Deswegen ist es eine Frage der Fairness, dass sich alle angemessen an der Finanzierung beteiligen. Eine weitere steuerliche Begünstigung einzelner Fahrzeugkategorien würde neue Ungleichheiten schaffen und andere Fahrzeughalter benachteiligen, ohne dass ein überzeugender Grund vorliegt. Zudem würde eine zusätzliche Steuerreduktion zu Mindererträgen führen und Anpassungen im Steuersystem erforderlich machen. Ich denke, dass die genannten 20 000 Franken um ein Mehrfaches überstiegen werden, wenn man weiss, was Anpassungen einer Software kosten. Der verursachte Aufwand und die Kosten ergeben keinen Mehrwert. Kleinmotorfahrzeuge verfügen bereits heute über klare Kostenvorteile und zusätzliche steuerliche Privilegien sind nicht gerechtfertigt. Aus diesen Gründen lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab. Samuel Zbinden hat erklärt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) steuerlich zu gut dastehe und nicht kostendeckend sei. Der MIV finanziert jedoch bereits den öV mit, so gesehen ist seine Aussage falsch.

Roman Bolliger: Aus meiner Sicht ist das Anliegen von Mario Cozzio berechtigt. Es macht keinen Sinn, wenn für vollelektrische kleine Motorfahrzeuge mehr Verkehrssteuern zu bezahlen sind als für andere, zum Teil wesentlich grössere Elektrofahrzeuge. Das ist aus meiner Sicht selbst dann so, wenn dies nur für die ersten fünf Jahre gilt und die Kleinmotorfahrzeuge über zehn Jahre betrachtet tiefer besteuert werden. Ich teile die zuvor genannte Einschätzung von Samuel Zbinden, dass es grundsätzlich eine Kompensation durch die Erhöhung der Verkehrssteuern für grössere Fahrzeuge braucht, wenn die Verkehrssteuer für kleine elektrische Motorfahrzeuge gesenkt wird. Das Postulat fordert explizit nicht eine Erhöhung der Verkehrssteuer für andere Fahrzeuge im Sinn einer solchen Kompensation. Es ist jedoch zu beachten, dass das Postulat davon ausgeht, dass es sich nicht um eine Vielzahl von Betroffenen handelt. Die Angaben des Regierungsrates bestätigen dies. 2025 gab es rund 120 vollelektrische kleine Motorfahrzeuge und diese machten einen Steuerbetrag von 20 000 Franken aus. Werden diese Steuern beispielsweise auf die Hälfte gesenkt, bedeutet das Mindereinnahmen von rund 10 000 Franken. Ich verstehe das Postulat so, dass bei einer wesentlichen Zunahme der Zahl der vollelektrischen kleinen Motorfahrzeuge – was ich sinnvoll fände – die Situation neu zu beurteilen ist und eine ausgleichende Erhöhung der Steuern geprüft wird. Deshalb bin ich für die Erheblicherklärung des Postulats.

Damian Hunkeler: Es ist verständlich, dass die Sache mit dem Prämienunterschied während der ersten fünf Jahre etwas komisch aussieht. Aber weshalb soll ein Elektroauto nur fünf Jahre leben? Das kann ich nicht nachvollziehen. Auch wenn jemand ein Auto für vier Jahre leaset, wird es danach zum weiteren Gebrauch weiterverkauft. Danach ist die Steuer höher. Als FDP-Fraktion wollen wir eine einfache, nachvollziehbare Steuer. Die aktuelle Regelung ist klar, praktikabel und ertragsneutral. Eine kosmetische Anpassung löst keine Mobilitätsfrage und verändert auch das Kaufverhalten nicht. Sie macht das System nur kleinteiliger. Deshalb ist es richtig, wenn der Regierungsrat erklärt, er wolle es beim eingeführten und bewährten System belassen. Falls die E-Fahrzeuglandschaft in Zukunft tatsächlich stärker wächst und sich verändert, kann man das Thema wieder aufgreifen. Wir lehnen das Postulat ab, weil wir die Ressourcen auf wichtige und nützliche Massnahmen lenken wollen.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektorin Ylfete Fanaj.

Ylfete Fanaj: Das Postulat verlangt eine Anpassung der Strassenverkehrsverordnung, damit vollelektrische Kleinmotorfahrzeuge ebenfalls von der Steuerreduktion nach § 4a profitieren. Die angesprochene Fahrzeugkategorie wird heute nach einem einfachen, sachgerechten Prinzip besteuert: Da weder CO₂-Daten noch Energieetiketten vorliegen, gilt bis 13 Kilowatt (kW) eine pauschale Verkehrssteuer von 165 Franken. Nun kann man sagen, dass das bei dieser Grösse und diesem Gewicht zu viel ist. Aber auch dreirädrige Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge benützen unsere Strassen. Es wurde gesagt, dass unsere Stellungnahme

sehr technokratisch und die Besteuerung ungerecht sei. Wenn man in die Zentralschweiz schaut, beträgt zum Beispiel im Kanton Zug die Steuer für vollelektrische Autos bis 1000 Kilogramm 200 Franken pro Jahr, also 35 Franken mehr als im Kanton Luzern. Im Kanton Schwyz beträgt die Mindeststeuer 160 Franken, also fast gleich viel wie im Kanton Luzern und damit nur minimal weniger als im Kanton Luzern. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge wurde infrage gestellt. Die von uns berechnete Zahl von zehn Jahren soll spitzfindig oder technokratisch sein. Diese Zahl kommt nicht von irgendwo her und ist auch keine Behauptung, sondern das Durchschnittsalter der Luzerner Fahrzeugflotte beträgt zehn Jahre. Dieser Wert ist in den letzten 25 Jahren gestiegen. Im Jahr 2000 waren es noch 7,5 Jahre. Gemäss Ihren Voten ist es unrealistisch, dass man ein Elektroauto zehn Jahre fährt. Die Batteriebensdauer von Elektroautos beträgt heute rund acht Jahre oder zwischen 160 000 und 240 000 Kilometer. Das bedeutet aber nicht, dass die Batterie danach unbrauchbar ist, sie muss einfach öfter geladen werden. Man kann also auch Elektroautos gut zehn Jahre oder länger fahren. So wie es aussieht, wollen Sie das Postulat erheblich erklären. Es wird immer wieder Autos geben, die man anders behandeln könnte. Deshalb würde die Anpassung auch weitere Ungerechtigkeiten gegenüber anderen Fahrzeugkategorien schaffen. Sie können nicht nachvollziehen, dass die Anpassung der Software aufwendig ist. Die Software beinhaltet Hunderttausende von Datensätzen über die Fahrzeugbestände. Man kann also nicht einfach nur auf einen Knopf drücken und eine kleine Anpassung vornehmen, sondern damit ist ein Aufwand verbunden. Ein externer Dienstleister ist dafür zuständig. Man kann das in Kauf nehmen, aber es ist tatsächlich ein aufwendiger Prozess, damit es bei den Datensätzen zu keinem Durcheinander kommt. Wenn Sie das aber wollen, kann man das natürlich machen. Wenn Sie das Postulat überweisen, werden wir zuerst die Verordnung anpassen. Dies wird aber erst auf den 1. Januar 2027 umsetzbar sein. Den Vorschlag von Samuel Zbinden, dass die Umsetzung kostenneutral erfolgen soll, sehe ich überhaupt nicht. Dann müssten wir an einem anderen Ort weitere Anpassungen vornehmen. Dadurch würde der Aufwand noch viel grösser. Bitte lehnen Sie deshalb die teilweise Erheblicherklärung ab und unterstützen, wenn überhaupt, die Erheblicherklärung. Ich bitte Sie jedoch, das Postulat abzulehnen.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung der teilweisen Erheblicherklärung mit 57 zu 50 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat das Postulat mit 66 zu 44 Stimmen erheblich.