

Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 171

**zum Entwurf einer Änderung
des Gesetzes über die Verkehrs-
abgaben und den Vollzug des
eidgenössischen Strassenverkehrs-
rechtes (Ökologisierung der
Verkehrssteuer)**

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat 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.

Schwerpunkt der Revision ist die Bemessung der Steuer für Personenwagen nach einem Mischtarif von Hubraum und Motorleistung und nicht mehr wie heute nach Steuer-PS. Damit werden die Kriterien Energieeffizienz und Umweltbelastung am besten abgebildet. Für Neuwagen wird ein Rabattmodell, basierend auf der Energieetikette, eingeführt. Zur Kompensation des Steuerausfalls bietet sich das heutige Malus-System mit Zuschlägen bis höchstens 30 Prozent an. Wagen der besten Effizienzklasse und mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 130 g/km werden ab der ersten Inverkehrsetzung befristet steuerbefreit.

Kleinbusse und Gesellschaftswagen sollen künftig nach dem Gesamtgewicht und nicht mehr nach Anzahl Sitzplätzen besteuert werden. Das Gesamtgewicht spielt bei diesen Fahrzeugen eine massgeblichere Rolle für den Treibstoffverbrauch und damit für die Schadstoffbelastung der Umwelt als die Sitzplatzzahl. Auch für die schweren Motorfahrzeuge soll ein Bonus-Malus-System eingeführt werden. Umweltfreundlichere Motoren sollen tiefer, emissionsstarke Motoren höher besteuert werden.

Ferner werden Motorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Elektromotoren sowie landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfiltern ganz von der Steuer befreit. Dies als Ausgleich zu den mit dem Kauf solcher Motorfahrzeuge verbundenen höheren Anschaffungskosten und als Anreiz zum Umstieg auf umweltfreundlichere Antriebssysteme.

Inhaltsverzeichnis

I.	Ausgangslage.....	4	
II.	Ziel der Teilrevision.....	4	
III.	Grundzüge der Gesetzesänderung	5	
	1. Neue Bemessungsgrundlagen	5	
	2. Steuerbefreiung	7	
	3. Befristete Steuerbefreiung	7	
	4. Steuerermässigung.....	7	
	5. Steuerzuschlag	8	
IV.	Vernehmlassungsverfahren	8	
V.	Finanzielle Auswirkungen	10	
	1. Schätzung Einnahmenausfall.....	10	
	2. Kompensation durch Steuerzuschlag.....	11	
VI.	Die Gesetzesbestimmungen im Einzelnen.....	12	
VII.	Weiterer Revisionsbedarf.....	15	
VIII.	Inkraftsetzung und Übergangsregelung.....	15	
IX.	Antrag.....	16	
Anhänge			
Anhang 1: Vergleich CO ₂ und gewichtete Mischvariante sowie Vergleich Verbrauch, Hubraum und Leistung			21
Anhang 2: Bonus: Aufteilung Personenwagen nach Energieeffizienz-Kategorien			22
Anhang 3: Vergleich Besteuerung Personenwagen: Tarif 2009 und 2012.....			23
Anhang 4: Beispiele alter/neuer Tarif für Personenwagen			24
Anhang 5: Vergleich Besteuerung Motorräder: Tarif 2009 und 2012 mit Beispielen.....			25
Anhang 6: Vergleich Besteuerung landwirtschaftliche Motorfahrzeuge: Tarif 2009 und 2012			26
Anhang 7: Malus: Aufteilung Personenwagen nach Emissionscode			27
Anhang 8: Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrssteuern und Entwicklung des Fahrzeugbestandes in den Jahren 1990 bis 2009			28
Anhang 9: Aufteilung schwere Motorwagen nach Emissionscode			29

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes mit dem Ziel einer Ökologisierung der Verkehrssteuern.

I. Ausgangslage

Die Fahrzeugsteuer ist im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 (SRL Nr. 776; im Folgenden Verkehrsabgabengesetz) geregelt. Auf den 1. Mai 2002 wurde der Steuertarif für schwere Nutzfahrzeuge erweitert, nachdem der Bund als Folge der bilateralen Abkommen mit der EU eine Erhöhung der maximal erlaubten Betriebsgewichte von 28 beziehungsweise 34 Tonnen auf 40 Tonnen beschlossen hatte (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates [GR] 2001, S. 1805).

Am 28. November 2004 haben die Stimmberechtigten eine lineare Motorfahrzeugsteuererhöhung um 10 bis 15 Prozent abgelehnt. Die seit Jahren unveränderten Bemessungsgrundlagen genügen den heutigen Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Besteuerung nicht mehr. Personenwagen mit Alternativantrieben (Hybrid-, Elektro- oder Gasmotoren) erhalten zwar einen grosszügigen Steuerrabatt. Ihr Anteil am gesamten Personenwagenbestand ist jedoch mit 0,4 Prozent immer noch sehr tief. Es fehlen finanzielle Anreize zum Kauf von emissionsarmen und energieeffizienten Motorfahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren.

Alle Bestrebungen zur Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen auf Bundesebene sind bisher gescheitert. Die Kantone haben deshalb die Fahrzeugbesteuerung in ihren Erlassen sehr unterschiedlich gelöst. Die Bemessungsgrundlagen variieren stark. Immerhin haben in den letzten Jahren einige Kantone das von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) empfohlene Bonus-Malus-System eingeführt, welches der Kanton Luzern schon seit 1995 kennt. Im Kanton Luzern liegt die Belastung durch die Motorfahrzeugsteuer rund vier Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt.

In der Antwort zur Motion M 643/06 von Peter Lerch über eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer haben wir ausgeführt, dass wir beabsichtigen, eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen. Ihr Rat hat den Vorstoss am 15. Juni 2006 unserem Antrag entsprechend als Postulat überwiesen (GR 2006 S. 2152).

Im lufthygienischen Massnahmenplan schliesslich haben wir am 1. Juli 2008 beschlossen, mit mehreren Massnahmen die Motorfahrzeugsteuer zu ökologisieren, insbesondere bei Personenwagen, Nutzfahrzeugen und Landwirtschaftsfahrzeugen. Diese Zielsetzung haben wir auch in das Legislaturprogramm 2007–2011 aufgenommen (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates 2008, S. 363). In anderen Kantonen ist die Privilegierung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen ebenfalls ein Thema.

II. Ziel der Teilrevision

Gestützt auf das Legislaturprogramm 2007–2011 und den Massnahmenplan Luftreinhaltung streben wir mit der Teilrevision des Verkehrsabgabengesetzes folgende Ziele an:

- Der Kauf von umweltfreundlichen Motorfahrzeugen ist mit einer gänzlichen oder teilweisen Steuerbefreiung zu fördern.
- Die Förderung hat grundsätzlich saldoneutral zu erfolgen, das heisst, der Steuerausfall ist mit einem Steuerzuschlag auf Fahrzeuge mit schlechter Umweltbilanz zu kompensieren.
- Die Bemessungsgrundlagen sind nach ökologischen Kriterien auszurichten. Sie müssen jedoch einfach, transparent und nachvollziehbar gestaltet sein.
- Bei der Optimierung der Tarifgestaltung sind ökologische Aspekte, wie Treibstoffverbrauch und Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂), besonders zu gewichten.

Im Gesetz sind die generellen Rahmenbedingungen festzuhalten. Auf Verordnungsebene werden die Einzelheiten, wie die Voraussetzungen für die befristete Steuerbefreiung oder die Höhe des Steuerzuschlags, geregelt. Die Delegationsnorm im Gesetz ist notwendig, damit rechtzeitig auf technische Änderungen sowie die periodische Anpassung der Effizienzkatoren bei der Energieetikette reagiert werden kann.

III. Grundzüge der Gesetzesänderung

1. Neue Bemessungsgrundlagen

Im Kanton Luzern sind über 266000 Fahrzeuge und 7000 Motorfahräder (Mofas) eingelöst. Diese generierten im Jahr 2009 Steuereinnahmen in der Höhe von rund 86 Millionen Franken. Die Bemessung der Abgaben basiert auf lückenlos vorhandenen amtlichen Daten. Die Rechnungsstellung erfolgt vollautomatisiert mittels der Informatiklösung Viacar.

Die nachstehend vorgeschlagenen Änderungen der Bemessungsgrundlagen berücksichtigen die allgemeinen und die praktischen Steuergrundsätze wie Gesetzmässigkeit, Beweglichkeit und Einfachheit. Es handelt sich bei den Bemessungsgrundlagen um technische Grössen, die im Fahrzeugausweis eingetragen sind. Die darauf basierende Steuerveranlagung ist für die Abgabepflichtigen transparent und kann einfach nachgerechnet und überprüft werden.

Fahrzeugart	Heute	Neu
Personenwagen	Steuer-PS ¹	Hubraum + Motorleistung
Motorräder	Steuer-PS ¹	Hubraum + Emissionscode
Kleinbusse und Gesellschaftswagen	Sitzplätze	Gesamtgewicht
Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Motorwagen mit aufgebautem Nutzraum	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Transportanhänger	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Arbeitsmotorwagen, Motorkarren, Traktoren	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	fester Betrag	Gesamtgewicht (reduzierter Tarif)

¹ Hubraum des Motors ausgedrückt in PS (1 Steuer-PS = 196,34 cm³ Hubraum)

a. Personenwagen

Das heutige System (basierend auf Steuer-PS) ist nicht mehr zeitgemäss. Die Besteuerung soll auf Bemessungsgrundlagen basieren, mittels deren die mit der Benutzung der Strasseninfrastruktur verbundene Umweltbelastung besser abgegolten wird. Als Personenwagen gelten leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Art. 11 Abs. 2a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS; SR 741.41). Leichte Motorwagen wiederum sind Motorwagen bis zu 3500 kg Gesamtgewicht, die übrigen sind schwere Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS). Es wurden verschiedene Grundlagen geprüft:

Gesamtgewicht

Das Gesamtgewicht bildet den Energieverbrauch bei den Personenwagen nicht gut ab. So weist beispielsweise ein Kleinwagen der Marke «Fiat Uno» mit einem Hubraum von 1100 cm³ ein Gesamtgewicht von 1200 kg auf, während ein Sportwagen der Marke «Porsche 911» mit 3000 cm³ Hubraum nur gerade 1700 kg wiegt. Sowohl aus sozialer Sicht (relativ hohe Gewichte von Familien-Vans) als auch aus Sicht der Umweltbelastung vermag eine Besteuerung nach Gesamtgewicht nicht zu befriedigen.

Hubraum

Hubraumschwache Motoren mit hoher Motorleistung werden steuerlich begünstigt. Dieses System entspricht der heutigen Steuer-PS und ist in ökologischer Hinsicht fragwürdig.

Motorleistung

Effiziente, kleinvolumige, leistungsoptimierte Motoren werden verhältnismässig stark belastet im Vergleich zum Schadstoffausstoss. Dieselmotoren werden gegenüber Benzinmotoren bevorzugt, da sie nominell eine geringere Motorleistung haben, dies aber mit einem höheren Drehmoment kompensieren. Bereits heute werden viele Möglichkeiten von Leistungssteigerungen angeboten (z.B. Chip-Tuning). Solche technischen Änderungen sind meldepflichtig. Der Anreiz, solche Änderungen nicht zu melden, wird grösser, wenn damit Geld gespart werden kann.

Lautstärke

Das Lärmpotenzial wird stark durch die Fahrweise, die Bereifung und das Tempo beeinflusst. Eine eindeutige Zuordnung der Geräuschwerte zu den einzelnen Fahrzeugtypen ist nicht möglich (z.B. wegen verschiedener Bereifungsvarianten beim selben Fahrzeugtyp). Die Werte sind überdies auf den Datenbanken nicht verfügbar.

Abgasnorm

Es wird nicht zwischen grossen und kleinen Fahrzeugen differenziert, und es besteht nur ein schwacher Bezug zu den CO₂-Emissionen. Emissionsnormen von Benzin- und von Dieselmotoren sind nicht direkt vergleichbar. Die Motoren verursachen bei gleichlautender Abgasnorm (z.B. Euro 4) unterschiedlich starke Emissionen.

Kohlendioxid

Die CO₂-Werte stehen nur für Neufahrzeuge zur Verfügung. Altfahrzeuge müssten nach anderen Grundlagen besteuert werden. Die Steuergerechtigkeit würde darunter leiden. Ausserdem besteht nur ein schwacher Bezug zwischen den CO₂-Werten und der Abgasqualität.

Energieetikette

Eine Besteuerung auf der Basis des Energieverbrauchs (Modell Solothurn), gestützt auf die Effizienz kategorien A bis G, führt zu verzerrten Ergebnissen. Die Energieetikette ist ein dynamisches Modell, bei welchem die Kategorieneinteilung im Zweijahresrhythmus jeweils auf den 1. Juli wechselt. Bezüglich Datenlage ist die Energieetikette problematisch, da es diese erst seit 2003 gibt. Für die Personenwagen kämen je nach Alter unterschiedliche Bemessungsgrundlagen zur Anwendung. Ein solches Steuersystem gerät in Konflikt mit dem Gebot der Rechtsgleichheit. Hingegen eignet sich die Energieetikette gut als Grundlage für ein Anreizsystem beim Neuwagenkauf.

Hubraum – Motorleistung

Die Kombination Hubraum – Motorleistung steht in sehr engem Zusammenhang mit dem Treibstoffverbrauch. Sie schneidet bezüglich des CO₂-Ausstosses gegenüber anderen Kombinationen wie Hubraum – Gesamtgewicht oder Gesamtgewicht – Leistung am besten ab (vgl. Anhang 1). Die Basis für die Beurteilung war die Analyse von 7500 Fahrzeugtypen (KeeF-Daten¹ März 2008). Wir bevorzugen die Variante «Hubraum – Motorleistung». Dieser Mischindex korreliert sehr gut mit der Umweltbelastung. Die Daten für die Steuerveranlagung sind für alle Fahrzeuge vorhanden und im Fahrzeugausweis aufgeführt.

b. Motorräder

Motorräder sind einspurige Motorfahrzeuge mit zwei Rädern, die nicht Motorfahräder sind, mit oder ohne Seitenwagen (Art. 14 VTS). Neben dem Hubraum soll zusätzlich der erfüllte Emissionscode als Bemessungskriterium berücksichtigt werden. Emissionsarme Motorräder profitieren dadurch von tieferen Steuern. Die Motorleistung eignet sich bei Motorrädern nicht als zusätzliches Kriterium wie bei den Personenwagen, weil die Motorleistungen der verschiedenen Motorradklassen nahe beieinanderliegen.

c. Übrige Motorfahrzeuge und Anhänger

Für schwere Motorwagen zum Sachtransport und für Anhänger (Art. 11 Abs. 2f und Art. 20 Abs. 2a VTS) gilt wie bisher das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage. Anhänger produzieren keine Schadstoffbelastung, und für schwere Motorwagen gibt es bislang keine Energieetikette.

d. Kleinbusse und Gesellschaftswagen

Kleinbusse sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen (Art. 11 Abs. 2c VTS). Gesellschaftswagen sind schwere Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen (Art. 11 Abs. 2d VTS). Bei diesen Fahrzeugarten wird vom Kriterium «Anzahl Sitzplätze» auf das Gesamtgewicht umgestellt. Die Beanspruchung der Strasseninfrastruktur ist in viel grösserem Mass vom Gewicht abhängig als von der Sitzplatzzahl. Das Gesamtgewicht spielt bei diesen Fahrzeugen zudem eine entscheidende Rolle für den Treibstoffverbrauch und damit für die Belastung der Umwelt mit Schadstoffen.

¹ Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF)

2. Steuerbefreiung

Fahrräder und Motorfahrräder mit elektrischem Antrieb sind gemäss § 4 Absatz 3 der Strassenverkehrsverordnung vom 9. Dezember 1986 (SRL Nr. 777) bereits heute steuerbefreit. Der Katalog soll erweitert werden um Motorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sowie um landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfiltern. Der Steuerausfall beträgt rund 5000 Franken, was 0,006 Prozent des Gesamtertrages der Steuer ausmacht.

Zurzeit sind 80 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb eingelöst. Die Verkehrssteuer ist zwar in erster Linie eine Infrastrukturabgabe. Folgerichtig sollten alle Fahrzeuge, welche diese benutzen, eine Steuer entrichten. Andererseits ist die Steuerbefreiung ein sinnvolles Mittel zur Förderung dieser umweltschonenden Antriebstechnologie. Sie schafft beispielsweise den Anreiz zum Erwerb eines Elektrorollers, womit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird.

Mit der Steuerbefreiung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit Partikelfiltern wird eine weitere Forderung des lufthygienischen Massnahmenplanes erfüllt.

3. Befristete Steuerbefreiung

Die Energieetikette für Personenwagen ist seit 2003 im Markt wirksam und informiert über den Treibstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen, die Energieeffizienz und bei Dieselfahrzeugen über das Vorhandensein eines Partikelfilters. Die Energieetikette ist rechtlich im Energiegesetz des Bundes vom 26. Juni 1998 (SR 730.0) und in der dazu erlassenen Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01) verankert. Die Energieetikette kennt sieben Effizienzkatégorien von A (sehr effizient) bis G (ineffizient). In die Effizienzkatégorie A wird das beste Siebtel der zum Verkauf zugelassenen Fahrzeuge eingeteilt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation legt die Grenzen der Energieeffizienz-Katégorien fest. Die Grundlage für eine befristete Steuerbefreiung bildet die Energieetikette, die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation alle zwei Jahre überprüft und gestützt auf die Datenerhebung angepasst wird.

Für die befristete Steuerbefreiung soll ein zusätzliches Kriterium im Sinn einer CO₂-Grenze – nämlich maximal 130 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer – in die Gesetzesvorlage aufgenommen werden. So wird sichergestellt, dass nur verbrauchsarme Fahrzeuge in den Genuss eines Steuerrabattes gelangen können. Diesen Grenzwert schlägt der Bundesrat in seinem Gegenvorschlag zur Offroad-Initiative vor, und auch die Europäische Union (EU) will die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der in Verkehr gesetzten Personenwagen bis 2015 auf 130 g/km senken.

Personenwagen der besten Effizienzkatégorie (Kat. A) und mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 130 g/km sollen ab der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Kalenderjahr und die drei folgenden Kalenderjahre in den Genuss einer Steuerbefreiung kommen. Fällt ein bisher A-klassierter Personenwagen während dieser Dauer nach einer Neubestimmung in die Katégorie B, verliert er deswegen den Anspruch auf die Steuerbefreiung nicht. Ausschlaggebend ist die Klassierung zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung. Heute ist die Energieetikette im Fahrzeugbereich erst für Personenwagen verfügbar. Andere Fahrzeugarten (z.B. Lieferwagen) sollen berücksichtigt werden, sobald sie mit einer Etikette ausgerüstet sind.

Die seit längerem diskutierte Umweltetikette, die neben der Energieeffizienz auch über die gesamte Umweltbelastung eines Fahrzeugs informiert hätte, wird vom Bund nicht eingeführt. Die für Personenwagen etablierte Energieetikette wird beibehalten, aber verbessert. Künftig sollen der CO₂-Ausstoss und der Energieverbrauch klarer dargestellt und Elektroautos und mit Biotreibstoffen betriebene Personenwagen ebenfalls beurteilt werden können.

4. Steuerermässigung

Das vorgesehene Bonussystem entspricht grundsätzlich dem Rabattmodell, das die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) den Kantonen am 2. Juli 2007 empfohlen hat. Bei dessen Entwicklung haben Vertreter des Bundes, der ETH Zürich und der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen mitgewirkt. Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren empfiehlt, dieses Modell umzusetzen.

Auch für schwere Motorwagen über 3,5 t Gesamtgewicht soll ein Bonus-Malus-System eingeführt werden. Ausschlaggebend für die Bewertung sind dabei die soge-

nannten Euro-Normen. Es gibt verschiedene Grenzwerte für Benzin- und Dieselpersonenwagen sowie für Lieferwagen, Lastwagen, Busse, Motorräder und Kleinmotorräder (Moped). Seit Mitte der 1990er-Jahre übernimmt die Schweiz jeweils die neueste Euro-Norm der EU. Gegenwärtig gilt die Euro-5-Norm. Ende 2013 wird die Euro-6-Norm obligatorisch werden. Vom Rabatt von 50 Prozent auf der ordentlichen Steuer profitieren die Halterinnen und Halter von schweren Motorwagen, welche die nächsthöhere Euro-Norm für Neuwagen erfüllen. Zunächst wird das für die Fahrzeuge gelten, welche bereits die Euro-6-Norm erfüllen.

5. Steuerzuschlag

Der Steuererlass für Personenwagen der A-Kategorie führt zu Einnahmearausfällen. Als Kompensation bietet sich das heutige Malus-System an. Fahrzeuge mit dem Emissionscode 000² und B00³ bezahlen heute schon einen Zuschlag. Der Steuerzuschlag soll auf Fahrzeuge mit Emissionscode B01⁴ ausgedehnt werden.

Da die Einnahmen aus dem Steuerzuschlag wegen der Abnahme der betroffenen Altfahrzeuge laufend zurückgehen werden, ist das Instrument zur Sicherung der Ertragsneutralität flexibel auszugestalten: Der Verordnungsgeber ist zu ermächtigen, den Prozentsatz des Zuschlags und die belasteten Fahrzeuggruppen in Abhängigkeit zur mengenmässigen Entwicklung des Fahrzeugbestandes anzupassen.

Wie bei den Personenwagen muss auch bei den schweren Motorwagen der durch den Bonus verursachte Steuerausfall mit einem Malus kompensiert werden. Ein Steuerzuschlag soll künftig erhoben werden für schwere Motorwagen, die vier und mehr Euro-Normen hinter der aktuell geltenden zurückliegen. Im Moment wären das alle Fahrzeuge, die höchstens die Euro-Normen 00, 01 und 02 erfüllen.

IV. Vernehmlassungsverfahren

Im Vernehmlassungsverfahren wurden alle im Kantonsrat vertretenen Parteien, der Verband Luzerner Gemeinden (VLG), der Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband (LBV), die jeweilige Sektion der Interessenverbände Automobilclub der Schweiz (ACS), Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS), Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Touring Club Schweiz (TCS), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Pro Natura, World Wide Fund for Nature (WWF) sowie das Obergericht, das Verwaltungsgericht, die Departemente und die Staatskanzlei eingeladen, zum Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen (Frist: Anfang Juli bis Ende September 2009). Insgesamt gingen 16 Stellungnahmen ein, darunter von allen im Kantonsrat vertretenen Parteien. Gegen einen Systemwechsel bei den Bemessungsgrundlagen sowie ein Bonus-Malus-System spricht sich einzig die SVP aus. Auch nach Ansicht des AGVS Sektion Zentralschweiz wäre es vertretbar, es beim heutigen Gesetz bewenden zu lassen und auf die Teilrevision zu verzichten. Die anderen Vernehmlassungsadressaten begrüssen Zielsetzung und Konzeption des Änderungsentwurfs. Gewisse Vorbehalte und Einwände bezüglich Steuererlass beziehungsweise Steuerbefreiung, Steuerermässigung und Steuerzuschlag wurden jedoch angemeldet.

Zwischenbemerkung:

Anlässlich der Überarbeitung des Vernehmlassungsentwurfes haben wir die steuerrechtlichen Begriffe entflochten und korrigiert. Zur Klärung legen wir die Bedeutung der Begriffe kurz dar: *Steuerbefreiung* bedeutet, dass aufgrund von Tatsachen, welche der zuständigen Behörde bekannt sind, keine Steuerveranlagung erfolgt. Eine *Steuerermässigung* wird ebenfalls aufgrund bestimmter bekannter Voraussetzungen gewährt und fliesst direkt in die Veranlagung ein. Für einen *Steuererlass* hingegen muss ein entsprechendes Gesuch eingereicht werden.

Im Zentrum der Stellungnahmen standen die folgenden Punkte (gefolgt von unseren Überlegungen dazu in kursiver Schrift):

² Bei Fahrzeugen, die von den Zollbehörden als Übersiedlungs-, Ausstattungs- oder Erbschaftsgut abgefertigt wurden, ist der Nachweis über die Einhaltung der Abgasvorschriften nicht erforderlich. Bei Fahrzeugen, bei denen der Emissionscode nicht ermittelt werden kann, wird «000» eingesetzt. Wird bei der ersten schweizerischen Zulassung (oder später) nachgewiesen, dass eine Abgasnorm erfüllt wird, so wird der entsprechende Emissionscode im Fahrzeugausweis eingetragen.

³ B00-Fahrzeuge entsprechen mehrheitlich keiner Euro-Norm, höchstens der AGV-86-Norm.

⁴ B01-Fahrzeuge entsprechen mehrheitlich Euro-1-Norm.

- Die steuerliche Privilegierung von Motorrädern, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen mit reinem Elektroantrieb sowie von Personenwagen mit Alternativantrieb oder alternativen Treibstoffen sei systemfremd, befand der ACS Sektion LU/OW/NW. Bei der Verkehrssteuer handle es sich grundsätzlich um eine Infrastrukturabgabe. Folgerichtig sei auch für Elektrofahrzeuge eine Steuer zu entrichten, da auch diese Infrastrukturkosten verursachten.
Das trifft zwar zu, aber Fahren mit Elektroantrieb zählt zu den emissionsärmsten Arten, sich fortzubewegen. Elektrofahrzeuge sind besonders geeignet für den Stadt- und Agglomerationsverkehr. Die Steuerbefreiung ist ein sinnvoller Beitrag zur Förderung dieser umweltschonenden Antriebstechnik.
- Der TCS Sektion Waldstätte schlägt vor, die befristete Steuerbefreiung auch auf Personenwagen der Effizienz-Kategorie B auszudehnen (Ermässigung 50%). Der ACS will die Steuerbefreiung auf zwei statt vier Jahre befristen.
Eine Ausdehnung auf die Kategorie B hätte mindestens eine Verdoppelung der steuerbegünstigten Fahrzeuge zur Folge. Der geplante Zuschlag auf Fahrzeuge mit Emissionscode B00 und B01 zur Kompensation der Einnahmeherausfälle würde dann nicht mehr ausreichen. Es müssten Fahrzeuge der nächsthöheren Abgasstufe erfasst werden. Betreffend die Steuerbefreiung ist anzumerken, dass ein Anreiz erst ab einem gewissen Betrag geschaffen wird. Eine auf zwei Jahre befristete Steuerbefreiung würde dazu kaum ausreichen.
- Die FDP opponiert einem rückwirkenden Steuererlass beziehungsweise einer rückwirkenden Steuerbefreiung.
Bereits bezahlte Steuern werden nicht rückerstattet. Nach dem Gleichbehandlungsgebot sollen aber Fahrzeuge, die bereits vor dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung erfüllten, für den Rest der Vierjahresfrist vom Rabatt profitieren.
- Für die FDP und den TCS ist der Steuertarif für die Personenwagen im oberen Bereich (Personenwagen mit viel Hubraum und starker Motorenleistung) zu progressiv ausgestaltet. Der Anstieg sei flacher zu gestalten.
Zielsetzung der Steuerrevision ist unter anderem eine Optimierung der Tarifgestaltung in ökologischer Hinsicht, das heisst bezüglich Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss. Fossile Treibstoffe haben einen gewissen Heizwert (Energiegehalt). Mehr Leistung zieht auch mehr Energieverbrauch nach sich. Mit der steileren Progression im höheren Leistungsbereich wird die Ökologisierungsidee konsequent umgesetzt.
- Die CVP und der Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband (LBV) verlangen eine Weiterführung des heutigen Pauschaltarifs für landwirtschaftliche Fahrzeuge und den Verzicht auf die Umstellung auf das Gesamtgewicht.
Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge haben sehr unterschiedliche Gesamtgewichte (von 100 bis 34000 kg). Daher ist auch die Belastung der Infrastruktur sehr unterschiedlich. Seit 2001 ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge ein Gesamtgewicht von 40000 kg zulässig. Die heutige Pauschalsteuer ist nicht mehr zeitgemäss und durch die Gewichtsbesteuerung abzulösen.
- Auf wenig Akzeptanz stösst bei der FDP und verschiedenen Verbänden der Zuschlag von 50 Prozent auf die ordentliche Steuer bei Fahrzeugen der schlechtesten Emissionskategorien (Emissionscodes B00 und B01) und dass diese steuerliche Zusatzbelastung generell – nicht erst bei einem Halterwechsel – geschuldet ist.
Durch das nach der Vernehmlassung zusätzlich in die Vorlage eingebaute Kriterium des CO₂-Ausstosses für die befristete Steuerbefreiung hat sich der Zuschlag für leichte Motorwagen auf 15 (Fahrzeuge mit Emissionscode B01) bis 30 Prozent (Fahrzeuge mit Emissionscode B00, 000) reduziert. Bei den schweren Motorwagen fällt der Zuschlag mit 10 Prozent sowieso niedriger aus.
- Der TCS wehrt sich gegen eine Kompetenzdelegation bei der Festlegung des Prozentsatzes des Zuschlags an die Exekutive; dies sei Aufgabe des Parlaments.
Damit die Verkehrssteuer haushaltneutral ausgestaltet werden kann, muss der Verordnungsgeber einen gewissen Spielraum haben und den jeweiligen prozentualen Zuschlag innert nützlicher Frist erhöhen oder senken können. Die Höhe des Zuschlags richtet sich nach der Zahl der eingelösten Fahrzeuge in den verschiedenen Fahrzeuggruppen. Diese kann nicht zum Voraus berechnet werden.
- Der Astag Sektion Zentralschweiz verlangt, dass die schweren Nutzfahrzeuge von der Revision ausgenommen werden. Der Entwurf bringe praktisch keine Steuerbegünstigung, sondern begründe bloss eine Steuererhöhung bei Motoren mit älteren EU-Normen. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) würden als Lenkungsabgaben genügen.

Soll tatsächlich eine Ökologisierung der Verkehrssteuern stattfinden, dann müssen auch die schweren Motorfahrzeuge in die Revision miteinbezogen werden. Gemessen am Steueranteil der LSWA bewegt sich der kantonale Anteil je nach Tarifstufe zwischen vier und sechs Prozent.

V. Finanzielle Auswirkungen

1. Schätzung Einnahmenausfall

Für die Prognose der finanziellen Auswirkungen der Vorlage müssen Annahmen getroffen werden. Seit 2003 werden neue Personenwagen einer Energieeffizienzklasse (A–G) zugewiesen. Anfang Juni 2010 waren im Kanton Luzern rund 14 000 Personenwagen der Effizienzklasse A immatrikuliert. Da die Steuerbefreiung für höchstens vier Jahre gilt und nur für Personenwagen in Frage kommt, die weniger als 130 g CO₂/km ausstossen, werden von den aktuell (Juni 2010) rund 14 000 zugelassenen A-Fahrzeugen knapp 2500 Fahrzeuge durch das Bonussystem begünstigt. Auf dieser Zahl basieren die erhobenen Angaben und die Schätzungen der Entwicklung des Anteils der A-Fahrzeuge mit maximal 130 g/km CO₂-Ausstoss für die Folgejahre. Wegen der Ungewissheit über das Ausmass der Zunahme der Fahrzeuge werden verschiedene Entwicklungsszenarien aufgezeigt (klein, mittel, hoch). Das Szenario «klein» geht davon aus, dass die Anzahl begünstigter Fahrzeuge jährlich nur um 10 Prozent zunehmen wird; die Szenarien «mittel» und «gross» gehen von Zunahmen um 20 und 30 Prozent aus.

Wir gehen von einem mittleren Szenario aus. Ab dem Jahr 2012 werden die Halterinnen und Halter von rund 4300 Personenwagen von der befristeten Steuerbefreiung profitieren. In den Folgejahren wird sich die Zahl dieser Personenwagen voraussichtlich bei etwa 5000 einpendeln, weil die Steuerbefreiung für Fahrzeuge, die vor mehr als vier Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung in Verkehr gesetzt wurden, wegfällt. Die durchschnittliche Steuer für einen Personenwagen der Effizienz-kategorie A mit weniger als 130g CO₂-Ausstoss pro Kilometer beträgt 300 Franken. Der Steuerausfall aufgrund der befristeten Steuerbefreiung dieser Personenwagen wird demnach jährlich rund 1,5 Millionen Franken ausmachen (vgl. Szenario mittel 2013 auf nachfolgender Tabelle).

Tabelle Schätzung Steuerausfall bei den leichten Motorwagen

Jahr	Szenario	Zunahme	Total A-PW(CO ₂ < 130)	Steuerausfall in Fr.	
2009	Grundlage für die Entwicklung		2500	750 000	
2010	klein	10%	250	2750	825 000
	mittel	20%	500	3000	900 000
	gross	30%	750	3250	975 000
2011	klein	10%	275	3025	907 500
	mittel	20%	600	3600	1 080 000
	gross	30%	975	4225	1 267 500
2012	klein	10%	303	3328	998 250
	mittel	20%	720	4320	1 296 000
	gross	30%	1268	5493	1 647 750
2013	klein	10%	333	3660	1 098 075
	mittel	20%	864	5184	1 555 200
	gross	30%	1648	7140	2 142 075

Bei den schweren Motorwagen ist zurzeit noch kein Fahrzeug eingelöst, welches die Euro-6-Norm erfüllt. Dies wird sich wahrscheinlich ändern, sobald die Euro-6-Norm verabschiedet ist und dann auch die LSWA-Klassierungen angepasst werden. Ein Wechsel zu emissionsgünstigeren Fahrzeugen wird dadurch beschleunigt. Die Zahl der 2012 eingelösten Euro-6-Fahrzeuge kann nur grob geschätzt werden. Entsprechend schwierig ist es, im Moment den entsprechenden Steuerausfall zu beziffern. Er wird voraussichtlich rund 130 000 Franken betragen.

Tabelle Fahrzeugbestand bei den schweren Motorwagen, aufgeteilt nach Euro-Normen

Fahrzeugtyp	E00	E01	E02	E03	E04	E05	E00– E05	E06 Schätzung	übrige	Total
Gesellschafts- wagen	18	16	58	121	20	51	284	10	9	293
Lastwagen	154	73	219	978	226	792	2442	50	13	2455
Sattelschlepper	3	7	23	240	39	418	730	75	1	31
Schwere Motorwagen	16	9	7	26	7	3	68	5	30	98
Schwere Sattel- motorfahrzeuge				1		2	3	5	–	3
Total	191	105	307	1 366	292	1266	3527	145	53	3580
Anteil (E00–E05)	5%	3%	9%	39%	8%	36%	100%			
Anteil (Total)	5%	3%	9%	38%	8%	35%	99%		1%	100%

Insgesamt wird durch die Ermässigungen ein Steuerausfall von rund 1,63 Millionen Franken entstehen (leichte Motorwagen 1,5 Mio. Fr., schwere Motorwagen Fr. 130000.–).

2. Kompensation durch Steuerzuschlag

Zum Ausgleich des prognostizierten Steuerausfalls von rund 1,63 Millionen Franken pro Jahr ist ab Inkraftsetzung der Gesetzesänderung ein Zuschlag von 15 (B01-Fahrzeuge) beziehungsweise 30 Prozent (B00- und 000-Fahrzeuge, vgl. dazu Kap. III.5, Fussnote 2) bei den umweltschädigenden leichten Motorwagen erforderlich. Wenn die Euro-6-Norm Ende 2013 obligatorisch wird, werden Personenwagen mit Emissionscode B02 ebenfalls zuschlagspflichtig werden. Weil das Mengengerüst damit um rund 35 000 Fahrzeuge zunehmen wird, wird der Prozentsatz für die Zuschläge für Personenwagen dann in der Verordnung entsprechend angepasst werden können.

Tabelle Steuerzuschläge für leichte Motorwagen mit Emissionscode 000, B00 und B01

Jahr	Entwicklung		PW-Bestand	Mehreinnahmen in Fr.		
2010			31 000			
	Abnahme in%			15%	20%	30%
2011	klein	5%	29 450	1 678 650	2 238 200	3 357 300
	mittel	10%	27 900	1 590 300	2 120 400	3 180 600
	gross	15%	26 350	1 501 950	2 002 600	3 003 900
2012	klein	5%	27 980	1 594 718	2 126 290	3 189 435
	mittel	10%	25 110	1 431 270	1 908 360	2 862 540
	gross	15%	23 000	1 276 658	1 702 210	2 553 315
2013	klein	5%	26 580	1 514 982	2 019 976	3 029 963
	mittel	10%	22 600	1 288 143	1 717 524	2 576 286
	gross	15%	19 040	1 085 159	1 446 879	2 170 318

Ein allfälliger Überschuss wird verwendet, um die Mindereinnahmen bei den schweren Motorwagen auszugleichen. Hier werden mit einem Zuschlag von 10 Prozent auf alle schweren Motorwagen der Kategorien Euro-00, Euro-01 und Euro-02 Mehreinnahmen von schätzungsweise 110 000 Franken erwirtschaftet. Die Mindereinnahmen sind mit 126 250 Franken zwar leicht höher, das Budget ist aber praktisch ausgeglichen. Aber wie bereits oben erläutert, ist die Zahl der zu erwartenden schweren Motorwagen mit Euro-6-Norm sehr schwierig abzuschätzen.

Tabelle Steuerzuschläge und -ermässigungen bei den schweren Motorwagen in Franken (nach Euro-Normen)

Zuschläge	10%	10%	10%	0%	0%	0%	Steuer pro Fahrzeug Ø	–50%	Saldo
	E00	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E06	
Gesellschafts- wagen	3 060	2 720	9 860				1 700	– 8 500	7 140
Lastwagen	27 720	13 140	39 420				1 800	– 45 000	35 280
Sattelschlepper	510	1 190	3 910				1 700	– 63 750	–58 140
Schwere Motorwagen	2 880	1 620	1 260				1 800	– 4 500	1 260
Schwere Sattel- motorfahrzeuge							1 800	– 4 500	– 4 500
Total	34 170	18 670	54 450					–126 250	–18 960

VI. Die Gesetzesbestimmungen im Einzelnen

§ 5 Steuerbefreiung

Unterabsatz 1a

Ergänzt wurden die Fahrzeuge der selbständigen Anstalten, da eine zunehmende Ver- selbständigung von ganzen Dienststellen stattfindet (z.B. Spitäler).

Unterabsatz 1 b

Diese Änderung ist redaktioneller Natur. Wie bisher werden Fahrzeuge von öffent- lichen oder privaten Transportunternehmen, mit denen fahrplanmässig konzession- ierte Fahrten ausgeführt werden, ausserhalb des konzessionierten Linienverkehrs anteilmässig besteuert. Das Strassenverkehrsamt legt gestützt auf § 5 Absatz 1b des Verkehrsabgabegesetzes die Verkehrssteuer fest.

Unterabsatz 1c

Im Vergleich zu einem Benzinroller ist der Energiebedarf eines Elektrorollers fünf- mal kleiner, der CO₂-Ausstoss dank des sauberen Schweizer Stroms sogar zehnmal kleiner. Eine gänzliche Steuerbefreiung der entsprechenden Fahrzeugkategorie kann einen positiven Anreiz zum Erwerb eines Elektrofahrzeugs schaffen. Eine bloss teil- weise Ermässigung schüfe keinen genügenden Anreiz zur Anschaffung eines ver- gleichsweise teuren Elektrofahrzeugs.

Unterabsatz 1d

Gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 erarbeitet der Kanton ein Anreizsys- tem, das den Einsatz von Partikelfiltern bei landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen fördert. Diesen Anreiz wollen wir mit einer Steuerbefreiung schaffen. Die Partikelfil- ter sind im Motorfahrzeug-Informationssystem jedoch nicht erfasst. Wer Anspruch auf Steuerbefreiung erhebt, muss deshalb dem Strassenverkehrsamt den Partikelfilter unter Angabe von dessen Art und Wirkungsgrad melden.

§ 5a Befristete Steuerbefreiung

Absatz 1

Die Grundlage für die befristete Steuerbefreiung bildet die Energieetikette. Personen- wagen der Effizienzklasse A mit weniger als 130 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer sollen ab erster Inverkehrsetzung für das laufende und die drei folgenden Kalender- jahre in den Genuss einer Steuerbefreiung kommen (vgl. Anhang 2).

Absatz 2

Nach dem Gleichbehandlungsgebot sollen auch umweltfreundliche Fahrzeuge, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach unserem Ver- kehrsabgabengesetz erfüllten, ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Luzern für den Rest der Vierjahresfrist von der Steuerbefreiung profitieren können.

§ 5b Steuerermässigung

Absatz 1

Personenwagen mit Alternativantrieb (z.B. Hybrid) und Personenwagen mit alterna- tiven Treibstoffen (z.B. Gas, Wasserstoff, Strom) profitieren seit 2003 von einem gross- zügigen Rabatt. Für solche Fahrzeuge ist heute ein fester Betrag von Fr. 41.20 zu be- zahlen. Dies entspricht 20 Prozent des tiefsten Steueransatzes. Der Fahrzeugbestand mit Alternativantrieb nahm in den vergangenen zwei Jahren um 400 Prozent zu, ge- messen am Gesamtbestand ist ein Anteil von 0,36 Prozent aber immer noch sehr tief.

Das heutige Bonussystem war seinerzeit als Umsteigeanreiz auf ökologische Fahrzeuge gedacht. Es soll nicht weitergeführt, sondern durch eine 50-prozentige Steuerermässigung abgelöst werden. Es ist davon auszugehen, dass auch damit ein Lenkungseffekt erzielt werden kann. Bei den reinen Elektrofahrzeugen gelangt oh- nehin nur der Kilowatt-Tarif zur Anwendung. Es versteht sich von selbst, dass alle diese Fahrzeuge auch von der befristeten Steuerbefreiung gemäss § 5a Absatz 1 pro- fitieren, wenn sie die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen.

Hybridfahrzeuge verfügen über zwei Antriebsarten. In der Regel sind ein Elektro- und ein Benzinmotor eingebaut. Nicht alle gängigen Hybridsysteme erfüllen die An- sprüche unserer Vorlage in ökologischer Hinsicht. Die Steuerermässigung ist deshalb auf Hybridmodelle zu beschränken, die der besten Effizienzklasse laut Energie- etikette angehören und auch über Elektrizität als Antriebskraft verfügen.

Absatz 2

Reine Elektromobile gehören bekanntermassen zu den umweltfreundlichsten Autos, dennoch werden sie wegen der Benützung der Infrastruktur (Strassen) besteuert. Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb werden konsequenterweise nur nach Motorleistung in Kilowatt besteuert, da sie keinen Hubraum aufweisen. Dies kommt einer Ermässigung gleich. Kleinere Elektrofahrzeuge sind nach § 5 Unterabsatz 1c steuerbefreit.

Absatz 3

Bei den schweren Motorwagen (über 3,5 t Gesamtgewicht) sollen infolge Fehlens einer Energieetikette die saubersten Fahrzeuge von einer Steuerermässigung profitieren. Damit soll der Wechsel auf Motorwagen beschleunigt werden, die bereits jene Abgasnormen der EU erfüllen, welche zwar in der Schweiz noch nicht obligatorisch, jedoch vom Bundesrat zur Übernahme ins schweizerische Recht beschlossen sind. Das Europa-Parlament hat am 16. Dezember 2008 neue Schadstoffgrenzwerte für Lastwagen beschlossen. Gegenüber der aktuellen Euro-5-Norm (seit September 2009 obligatorisch) sieht die neue Norm unter anderem eine Reduzierung der Russpartikel um zwei Drittel vor. Die Euro-6-Norm tritt voraussichtlich 2013 in Kraft. Die Höhe der kantonalen Verkehrsabgaben darf dabei nicht überschätzt werden: Gemessen am Steueranteil der LSVA bewegt sich der kantonale Anteil je nach Tarifstufe zwischen vier und sechs Prozent.

§ 6 Steuererlass*Sachüberschrift*

Bei der Sachüberschrift wurde die «Ermässigung» gestrichen, um die steuerrechtlichen Begriffe sauber zu entflechten. Wie bereits vorne dargelegt, erfolgt beim Steuererlass zunächst eine reguläre Veranlagung. Auf ein entsprechendes Gesuch hin kann die Steuer ganz oder teilweise erlassen werden. Eine Steuerermässigung hingegen erfolgt aufgrund bekannter Tatsachen und wird bereits in der Veranlagung berücksichtigt (vgl. § 5b). Bei der Fahrzeugsteuer handelt es sich dabei um Informationen über technische Voraussetzungen der Fahrzeuge, welche das Strassenverkehrsamt dem Fahrzeugausweis und dem Informationssystem Viacar entnehmen kann.

Absatz 1c

In der Praxis werden Fahrzeuge von gemeinnützigen Organisationen gelegentlich auch für andere Transporte eingesetzt. Eine Überwachung der Verwendung wäre unverhältnismässig. Bei der Bewilligung entsprechender Gesuche hat sich in den vergangenen Jahren eine liberale Praxis entwickelt: Der Begriff «ausschliesslich» wird deshalb durch «mehrheitlich» ersetzt.

§ 12 Bemessungsgrundlagen*Absatz 1*

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kapitel III.1.

Absatz 2

Es gibt Fahrzeugarten, für die eine Steuerbemessung nach Bemessungsgrundlagen wie in Absatz 1 unzumutbar ist. Für diese setzt der Ordnungsgeber eine einheitliche, unveränderliche Steuer fest (Höchstbetrag heute Fr. 50.–, gemäss Entwurf Fr. 100.–). Dies gilt beispielsweise für Kleinmotorräder, Motorfahrräder, Motoreinachsler usw. (vgl. dazu § 15 und Erläuterungen dazu).

§ 13 Steuertarif*Absatz 1*

Der Steuertarif wird nach folgenden Vorgaben festgelegt:

- Er soll auf einer Mischung von rund 60 Prozent Hubraum und 40 Prozent Leistung basieren.
- Die Steuer soll für einen Grossteil der Fahrzeuge im Hubraumbereich 1400 bis 2500 cm³ unverändert bleiben.
- Ökologisch gute Fahrzeuge sollen tiefer, ökologisch schlechte Fahrzeuge höher besteuert werden.

Die Steuersätze wurden vom Büro Ernst Basler+Partner AG, Zollikon, berechnet. Das Steueraufkommen bleibt mit 68,5 Millionen Franken (2008: 67,8 Mio. Fr.) nahezu konstant (vgl. Anhänge 3 und 4). Die Gesamtsteuer besteht aus einem Anteil für den Hubraum und einem für die Motorleistung. Dazu folgendes Beispiel eines Fahrzeugs mit einem Hubraum von 1998 cm³ und einer Motorleistung von 119 kW:

Grundsteuer Hubraum	Fr. 40.00
Zuschlag 20 x Fr. 10.00	Fr. 200.00
Grundsteuer Leistung	Fr. 40.00
Zuschlag 12 x Fr. 12.00	Fr. 144.00
<i>Gesamtsteuer</i>	<i>Fr. 424.00</i>

Absatz 2

Motorräder weisen eine lange Lebensdauer auf: 70 Prozent der heute eingelösten Motorräder wurden vor Oktober 2003 in Verkehr gesetzt und weisen im Vergleich zu Personenwagen bis zu zehnmal höhere Emissionen auf. Diese Motorräder gehören der schlechtesten Emissionskategorie an (Emissionsstufe C00). Die Schadstoffemissionen von neuen Motorrädern sind erst in den letzten Jahren auf das Niveau der Personenwagen gesenkt worden. Die heute für Motorräder gültige Euro-3-Norm, welche seit 1. Januar 2006 in Kraft ist, entspricht weitgehend der Euro-3-Norm für Personenwagen mit Benzinmotor. Diese war vom 1. Januar 2001 bis 31. Dezember 2005 gültig.

Für kleinvolumige Motorräder (weniger als 150 cm³) und Kleinmotorräder gelten etwas weniger strenge Vorschriften. Diese sind oft mit Zwei-Takt-Motoren ausgestattet, die systembedingt deutlich höhere Emissionen aufweisen. Zudem haben laut Untersuchungen der eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) die verwendeten Abgaskatalysatoren meist nur eine geringe Lebensdauer. Unwirksame Katalysatoren führen zu sehr starken Emissionen und Geruchsbelästigungen. Solche Mängel können mit einer differenzierten Besteuerung nicht abgefangen werden. Dazu braucht es vielmehr einen entsprechenden Fahrzeugunterhalt. Die Zentralschweizer Umweltdirektionen haben deshalb gestützt auf den Massnahmenplan Luft beim Bundesrat den Antrag eingereicht, auch die motorisierten Zweiräder der Abgaswartungspflicht zu unterstellen.

Gemäss Erhebungen des Bundesamtes für Statistik (BFS) betrug bei den Motorrädern die Zunahme der Personenkilometer zwischen 1995 und 2007 47 Prozent, bei den Personenwagen 15 Prozent. Ein grosser Teil dieser Fahrleistungen von Motorrädern wird im Pendlerverkehr in den Agglomerationen erbracht.

Die Steueransätze wurden ebenfalls von der Ernst Basler+Partner AG berechnet. Die Steuerleistung bleibt mit 2,8 Millionen Franken (2008: 2,68 Mio. Fr.) nahezu konstant (vgl. Anhang 5).

Absatz 3

Die Tarifstruktur bei den Last-, Liefer- und Gesellschaftswagen wird mit dem Gesamtgewicht 4500 kg ergänzt. Es soll für gängige, leichte Gesellschaftswagen bis rund 5 Tonnen wegen des Wechsels vom Kriterium «Sitzplatzzahl» zum Kriterium «Gesamtgewicht» keine übermässige Mehrbelastung entstehen.

Tarifbeispiel Gesellschaftswagen und Kleinbusse

Gesellschaftswagen / Kleinbus	2009	2012
mit 80 Sitzplätzen und 26 t Gesamtgewicht	2800	2200
mit 50 Sitzplätzen und 22 t Gesamtgewicht	1750	1800
mit 17 Sitzplätzen und 4,5 t Gesamtgewicht	595	590

Absatz 4

Dieser Absatz entspricht dem geltenden §13 Unterabsatz g, es wurden keine Änderungen vorgenommen.

Absatz 5

Die heute geltenden Beträge für diese Fahrzeuggruppe werden insgesamt leicht aufgerundet (min. Fr. 2.–, max. Fr. 8.–).

Landwirtschaftlich genutzte Motorfahrzeuge (grünes Kontrollschild) werden heute pauschal mit 50 Franken, gewerblich genutzte Traktoren (weisses Kontrollschild) hingegen nach Gesamtgewicht besteuert. Diese unterschiedliche Besteuerung ist wenig plausibel, da die Infrastruktur auch von landwirtschaftlich eingesetzten Traktoren belastet wird. Die Belastung hängt nicht von der Art der Verwendung eines Fahrzeugs ab, sondern vielmehr von dessen Gewicht. Die Streuung beim Gesamtgewicht reicht von 100 bis 34000 kg. Wie beispielsweise in den Kantonen Uri, Schwyz, Nidwalden und Zug soll deshalb das Gesamtgewicht auch bei den landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen als Berechnungsgrundlage zur Anwendung kommen. Da mit diesen Fahrzeugen aber nur landwirtschaftliche Fahrten durchgeführt werden dürfen, wird ein reduzierter Tarif von 25 Prozent angewendet (1/4 des Normaltarifs).

Alle Motoreinachsen werden neu unabhängig von ihrer Einlösung mit weissen, blauen oder grünen Kontrollschildern pauschal besteuert. Mit ganz wenigen Ausnahmen beträgt das Gesamtgewicht dieser Fahrzeuge weniger als 250 kg (vgl. Anhang 6).

§ 14 *Steuerzuschlag*

Gemäss Zielsetzung ist die Ökologisierung der Verkehrssteuer ertragsneutral durchzuführen, damit die Finanzierung von Bau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur langfristig gesichert ist. Als Kompensation bietet sich das heutige Malus-System an.

Leichte Motorwagen mit dem Emissionscode 000 und B00 bezahlen bereits heute bei einem Halterwechsel oder bei Inverkehrsetzung im Kanton Luzern einen Zuschlag von 30 Prozent (vgl. § 14 Verkehrsabgabengesetz i.V.m. § 4f Strassenverkehrsverordnung). Zurzeit sind noch rund 2000 Personenwagen mit Emissionscode 000 oder B00 eingelöst. Der Steuerzuschlag soll nun auf Fahrzeuge mit Emissionscode B01 ausgedehnt werden (ca. 27 000 Personenwagen; vgl. Anhang 7). Der Zuschlag soll neu nicht erst bei einem Halterwechsel, sondern ab Inkraftsetzung der Gesetzesänderung bis zur Ausserverkehrsetzung des Fahrzeuges eingefordert werden. Damit entfällt die heute ungleiche Besteuerung identischer Fahrzeuge. Zudem kann die Ertragsneutralität nicht garantiert werden, wenn der Zuschlag erst beim Halterwechsel erfolgt. Eine seriöse Budgetierung der zusätzlichen Mittel wäre unmöglich.

Der Steuerausfall durch die Ermässigung von 50 Prozent auf der ordentlichen Steuer für schwere Motorwagen wird ebenfalls über einen Zuschlag kompensiert. Betroffen davon sind ab Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung die Motorfahrzeuge mit Emissionscode E00, E01 und E02 (geschätzte Mehreinnahmen: rund Fr. 110 000.-). Damit genügend Mittel zur Finanzierung der Steuerermässigung gemäss § 5b zur Verfügung stehen, ist der Zuschlag auch bei den schweren Motorwagen generell zu erheben und nicht erst bei einem Halterwechsel. Je nach zu kompensierendem Steuerausfall kann der prozentuale Zuschlag festgelegt werden (vgl. Anhang 9).

Der Zuschlag für leichte und schwere Motorwagen wird in Übereinstimmung mit der bereits heute geltenden gesetzlichen Regelung auf maximal 30 Prozent beschränkt. In der Verordnung soll nach den neusten Berechnungen für leichte Motorwagen mit Abgasnorm B01 ein Zuschlag von 15 Prozent, für leichte Motorwagen mit Abgasnorm B00 oder ohne Abgasdeklaration ein Zuschlag von 30 Prozent und für schwere Motorwagen der Euro-Normen E00, E01 und E02 ein Zuschlag von 10 Prozent festgelegt werden (vgl. auch Kap. V.2).

§ 15 *Übrige Verkehrssteuern*

Seit 25 Jahren beträgt der Höchstbetrag für alle anderen Verkehrssteuern unverändert 50 Franken. Die Teuerung seither beträgt 54 Prozent. Eine Anpassung des Betrags ist deshalb gerechtfertigt. Ausserdem wird die Liste der Fahrzeugarten mit den Leichtmotorfahrzeugen, den Motorschlitten und den Motoreinachsern ergänzt. Diese wurden bislang nach dem Gesamtgewicht besteuert.

§ 16 *Fahrzeuge mit Händlerschildern*

Hier sollen nur sprachliche Präzisierungen vorgenommen werden.

§ 17 *Fahrzeuge mit Wechselschildern*

Hier sollen nur sprachliche Präzisierungen vorgenommen werden.

§ 20a *Übergangsbestimmung*

Vergleiche Kapitel VIII.

VII. Weiterer Revisionsbedarf

Die Strassenverkehrsverordnung wird an die geänderten Bestimmungen angepasst werden müssen. Vor allem in Teil II «Verkehrssteuern» wird es zu Anpassungen entsprechend der Gesetzesänderung kommen. So ist beispielsweise die Bestimmung betreffend die reduzierte Steuer aufzuheben (§ 4a) und der prozentuale Zuschlag je nach Emissionscode festzulegen (§ 4f). Ausserdem sind die bisherigen Pauschaltarife für besondere Fahrzeugarten zu überprüfen.

VIII. Inkraftsetzung und Übergangsregelung

Aus praktischen Gründen ist die Inkraftsetzung der Änderung auf den Anfang eines Kalenderjahres vorzusehen, und zwar auf den 1. Januar 2012. Vorgängig muss die Informatikanwendung des Strassenverkehrsamtes (Viacar) angepasst werden. Dafür werden rund sechs Monate benötigt. Die Umstellung wird zur Folge haben, dass die

Steuerrechnungen 2012 nicht wie üblich im November, sondern erst nach dem 1. Januar 2012 verschickt werden können.

Aus Gründen der Rechtsgleichheit sieht der Änderungsentwurf vor, dass die befristete Steuerbefreiung auch für Personenwagen gewährt wird, deren erste Inverkehrsetzung in den letzten drei Jahren vor Inkrafttreten der Gesetzesänderung erfolgt ist, sofern die Voraussetzungen gemäss § 5a Absatz 1 erfüllt sind (§ 20a).

IX. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes zuzustimmen.

Luzern, 24. August 2010

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Anton Schwingruber
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Nr. 776

**Gesetz
über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des
eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes**

Änderung vom

*Der Kantonsrat des Kantons Luzern,*nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 24. August 2010,
*beschliesst:***I.**

Das Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 wird wie folgt geändert:

§ 5 *Steuerbefreiung*

Von der Steuerpflicht befreit sind

- a. Fahrzeuge des Bundes, des Kantons und der Gemeinden des Kantons Luzern (Einwohnergemeinden, Kirchgemeinden sowie Gemeindeverbände) sowie von deren selbständigen Anstalten, soweit sie zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben eingesetzt werden,
- b. Fahrzeuge der öffentlichen und privaten Transportunternehmungen, mit denen fahrplanmässig konzessionierte Fahrten ausgeführt werden; bei Verwendung ausserhalb des konzessionierten Linienverkehrs wird die Steuer anteilmässig erhoben,
- c. Motorräder, Kleinmotorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge und Motorfahräder mit reinem Elektroantrieb sowie Fahrräder mit Tretunterstützung,
- d. landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfilter, sofern dem Strassenverkehrsamt der Filtertyp und dessen Wirkungsgrad gemeldet wird.

§ 5a *Befristete Steuerbefreiung (neu)*¹ Befristet steuerbefreit sind für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei folgenden Jahre leichte Motorwagen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung im Kanton Luzern nach den bundesrechtlichen Vorschriften der besten Effizienz-Kategorie angehören und weniger als 130 g CO₂/km ausstossen.² Leichte Motorwagen, welche die Voraussetzungen gemäss Absatz 1 erfüllen, aber in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden, sind ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Luzern für den Rest der vierjährigen Frist steuerbefreit.**§ 5b** *Steuerermässigung (neu)*¹ Für Fahrzeuge mit ausschliesslichem Gas- oder Wasserstoffantrieb sowie für Hybridfahrzeuge, die auch über Elektrizität als Energiequelle verfügen und der besten Effizienz-Kategorie angehören, beträgt die Steuer die Hälfte der ordentlichen Steuer.² Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb werden mit Ausnahme der Fahrzeuge gemäss § 5 Absatz 1c nach Motorleistung in Kilowatt besteuert.³ Für Fahrzeuge der Fahrzeugarten Lastwagen, schwere Motorwagen, Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen, schwere Sattelmotorfahrzeuge und Gesellschaftswagen wird die Steuer um die Hälfte ermässigt, wenn sie den nächsthöheren EU-Emissionsgrenzwert bereits vor dem Obligatorium erfüllen. Der Anspruch auf Steuerermässigung beginnt am ersten Tag des Folgejahres nach Beschluss der EU-Richtlinie durch den Bundesrat und endet am letzten Tag des Jahres, in dem die Übergangsfrist abläuft.

§ 6 Sachüberschrift, Einleitungssatz und Absatz 1c

Steuererlass

- ¹ Die Verkehrssteuer wird auf Gesuch hin teilweise oder ganz erlassen für Fahrzeuge
- c. von gemeinnützigen Organisationen, die ihre Fahrzeuge mehrheitlich für soziale Aufgaben oder im Dienst der Kranken-, Behinderten- oder Betagtenhilfe einsetzen und damit keinen Betriebsgewinn erzielen.

§ 12 Bemessungsgrundlagen

- ¹ Die Verkehrssteuer bemisst sich für
- a. Personenwagen nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³) und nach Motorleistung in Kilowatt (kW),
- b. Motorräder nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³) und nach Emissionscode,
- c. alle übrigen Motorfahrzeuge und Anhänger nach dem Gesamtgewicht.

² Davon ausgenommen sind die Fahrzeugarten gemäss § 15.

§ 13 Steuertarif

¹ Die jährliche Verkehrssteuer für Personenwagen setzt sich zusammen aus einer Grundsteuer und einem Zuschlag für den Hubraum sowie aus einer Grundsteuer und einem Zuschlag für die Motorleistung:

a. Grundsteuer für Hubraum	Fr. 40.–
Zuschlag pro 100 cm ³ (voll oder angebrochen)	
bis 1200	Fr. 9.–
2400	Fr. 10.–
3500	Fr. 11.–
4600	Fr. 14.–
5500	Fr. 15.–
über 5500	Fr. 16.–
b. Grundsteuer für Motorleistung	Fr. 40.–
Zuschlag pro 10 kW (voll oder angebrochen)	
bis 60	Fr. 11.–
120	Fr. 12.–
175	Fr. 13.–
230	Fr. 15.–
275	Fr. 18.–
305	Fr. 19.–
über 305	Fr. 20.–

² Die jährliche Verkehrssteuer für Motorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge setzt sich zusammen aus einer Grundsteuer und einem Zuschlag:

a. Grundsteuer	Fr. 25.–
b. Zuschlag pro 50 cm ³ (voll oder angebrochen)	
mit Emissionscode C00 oder ohne C-Code	Fr. 9.–
Emissionscode C01	Fr. 8.–
Emissionscode C02 und höher	Fr. 5.–

Die Gesamtsteuer beträgt mindestens Fr. 50.–.

³ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Sattelmotorfahrzeuge, Motorwagen mit aufgebautem Nutzraum, Kleinbusse und Gesellschaftswagen

bis 1 500 kg Gesamtgewicht	Fr. 280.–
2 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 330.–
2 500 kg Gesamtgewicht	Fr. 380.–
3 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 450.–
3 500 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.–
4 500 kg Gesamtgewicht	Fr. 590.–
6 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 650.–
8 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.–
10 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 950.–
12 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1100.–
14 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1250.–
16 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1400.–
19 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1600.–
22 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1800.–
25 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2000.–
28 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2200.–
29 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2275.–
30 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2350.–

Jede weitere Tonne wird mit Fr. 75.– zusätzlich besteuert. Das Gesamtgewicht wird jeweils auf die nächste Tonne aufgerundet.

⁴ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Transportanhänger

bis	500 kg Gesamtgewicht	Fr. 90.–
	1 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 120.–
	2 500 kg Gesamtgewicht	Fr. 180.–
	5 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 240.–
	8 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 360.–
	12 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 480.–
	16 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 600.–
	20 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 720.–
	21 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 750.–
	22 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 780.–
	23 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 810.–
	24 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 840.–
	25 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 870.–
	26 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 900.–
	27 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 930.–
	28 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 960.–
	29 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 990.–
	30 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1020.–
	31 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1050.–
	32 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1080.–
	33 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1110.–
	34 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1140.–

⁵ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorwagen

bis	1 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 70.–
	2 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 140.–
	4 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 270.–
	8 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 400.–
	16 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.–
	32 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 660.–
über	32 000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.–

Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge bezahlen einen Viertel der Steuer, mindestens aber Fr. 50.–.

§ 14 *Steuerzuschlag*

¹ Für Motorwagen, die vier oder mehr Stufen tiefer als die für Neufahrzeuge geltende EU-Abgasnorm eingestuft sind, ist ein Zuschlag von höchstens 30 Prozent zur ordentlichen Steuer zu entrichten.

² Der Regierungsrat bestimmt den prozentualen Zuschlag so, dass der Steuerausfall infolge Steuerbefreiung, -ermässigung und -erlass gemäss den §§ 5, 5a, 5b und 6 ausgeglichen wird. Er kann die Höhe des Zuschlags nach dem Alter der Abgasnorm abstufen.

³ Für Veteranenfahrzeuge wird kein Steuerzuschlag erhoben.

§ 15 *Sachüberschrift und Absatz 1*

Übrige Verkehrssteuern

¹ Verkehrssteuern bis zum Höchstbetrag von 100 Franken werden vom Regierungsrat für folgende Fahrzeugarten festgelegt:

- a. Leichtmotorfahrzeuge,
- b. Kleinmotorräder,
- c. Raupenfahrzeuge, die ausschliesslich zur Herrichtung von Langlaufloipen verwendet werden,
- d. Motorfahräder,
- e. Motorschlitten,
- f. Motoreinachser,
- g. Arbeitsanhänger,
- h. Anhänger für Motorräder und Kleinmotorräder sowie für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge,
- i. landwirtschaftliche Anhänger.

§ 16 *Einleitungssatz*

Die Steuern für Händlerschilder betragen für

§ 17 *Fahrzeuge mit Wechselschildern*

¹ Für zwei oder mehr unter demselben Wechselschild immatrikulierte Fahrzeuge wird die Steuer für das Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz der ordentlichen Steuer erhoben.

² Für Fahrzeuge mit Wechselschildern wird der Zuschlag nach § 14 aufgrund der ordentlichen Steuer berechnet.

³ Für jedes Wechselkontrollschild wird zusätzlich eine Pauschalsteuer von höchstens 500 Franken erhoben.

⁴ Der Regierungsrat legt die Höhe der Pauschalsteuer für die einzelnen Fahrzeugarten fest.

§ 20a *Übergangsbestimmung zur Änderung vom*

Leichte Motorwagen, die bis zu drei Jahre vor Inkrafttreten dieser Änderung erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine befristete Steuerbefreiung nach § 5a Absatz 1 erfüllt haben, sind von der Verkehrssteuer für den Rest der Frist nach dieser Bestimmung befreit.

II.

Die Änderung tritt am 1. Januar 2012 in Kraft. Sie unterliegt dem fakultativen Referendum.

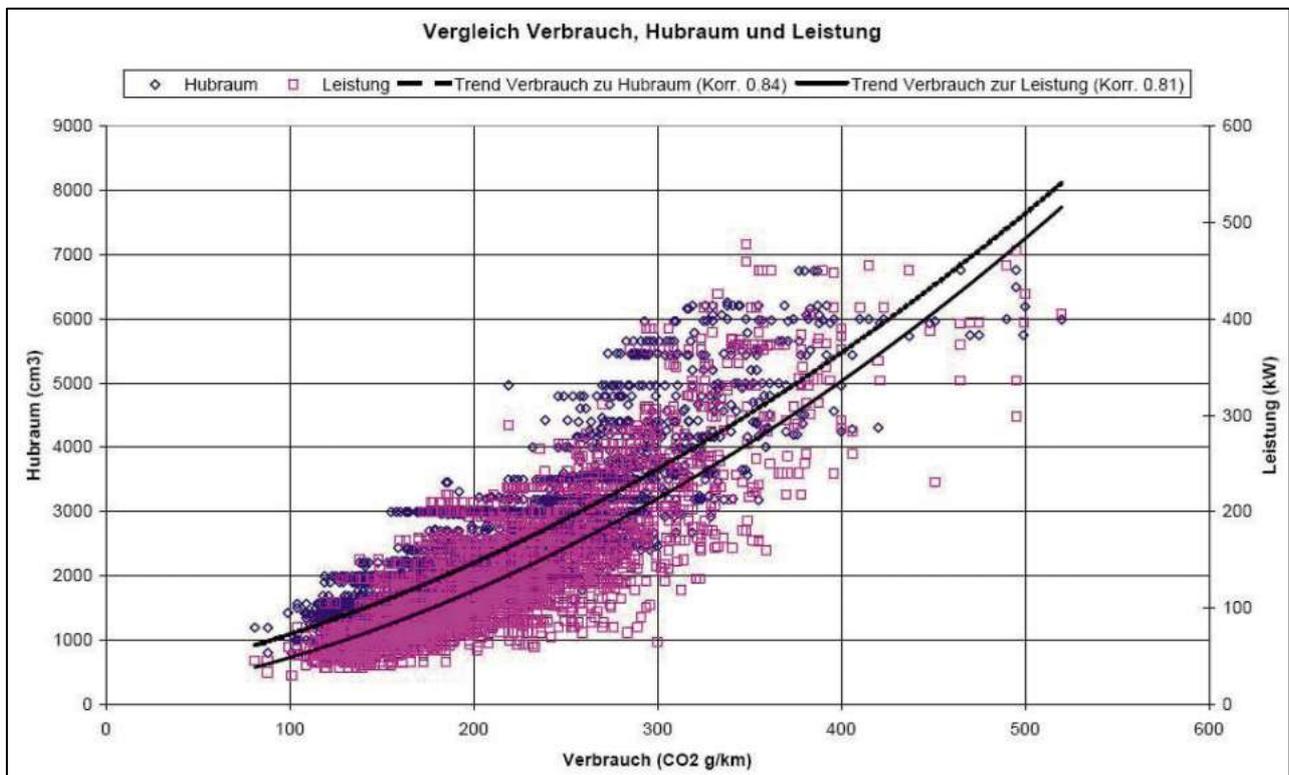
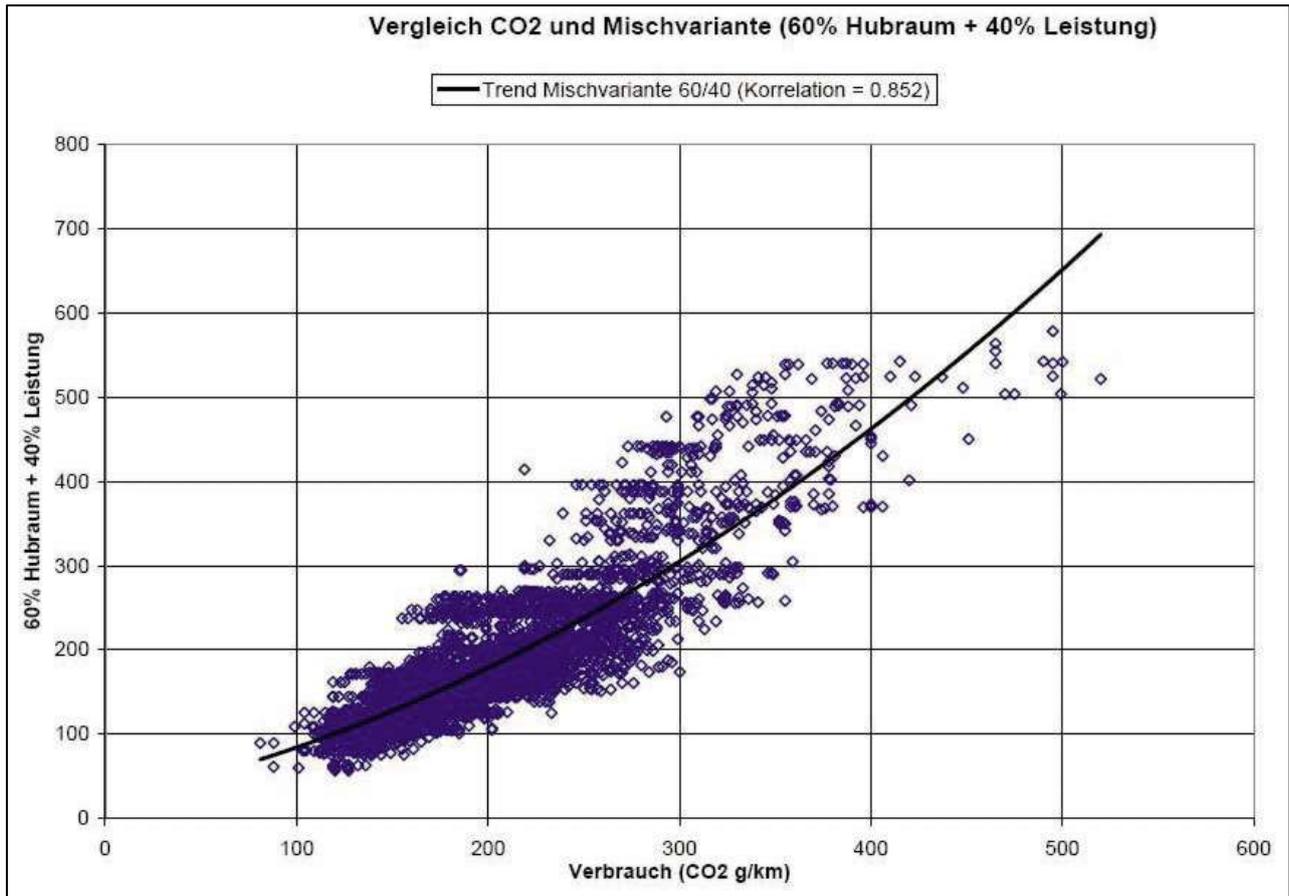
Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

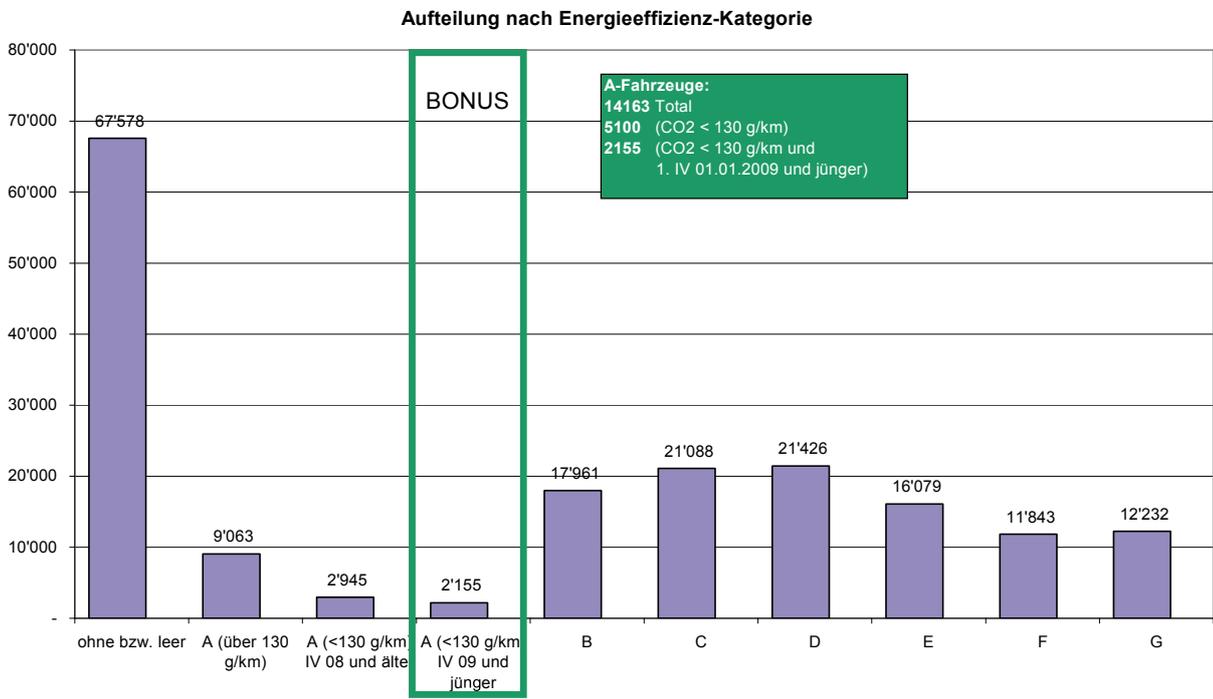
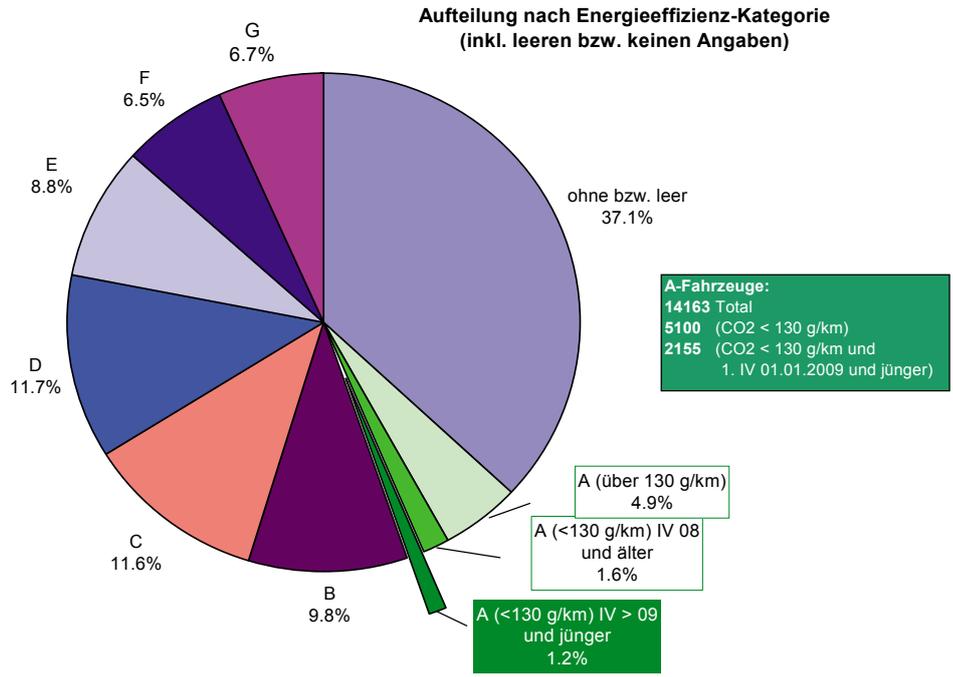
Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Anhang 1 Vergleich CO₂ und gewichtete Mischvariante sowie Vergleich Verbrauch, Hubraum und Leistung

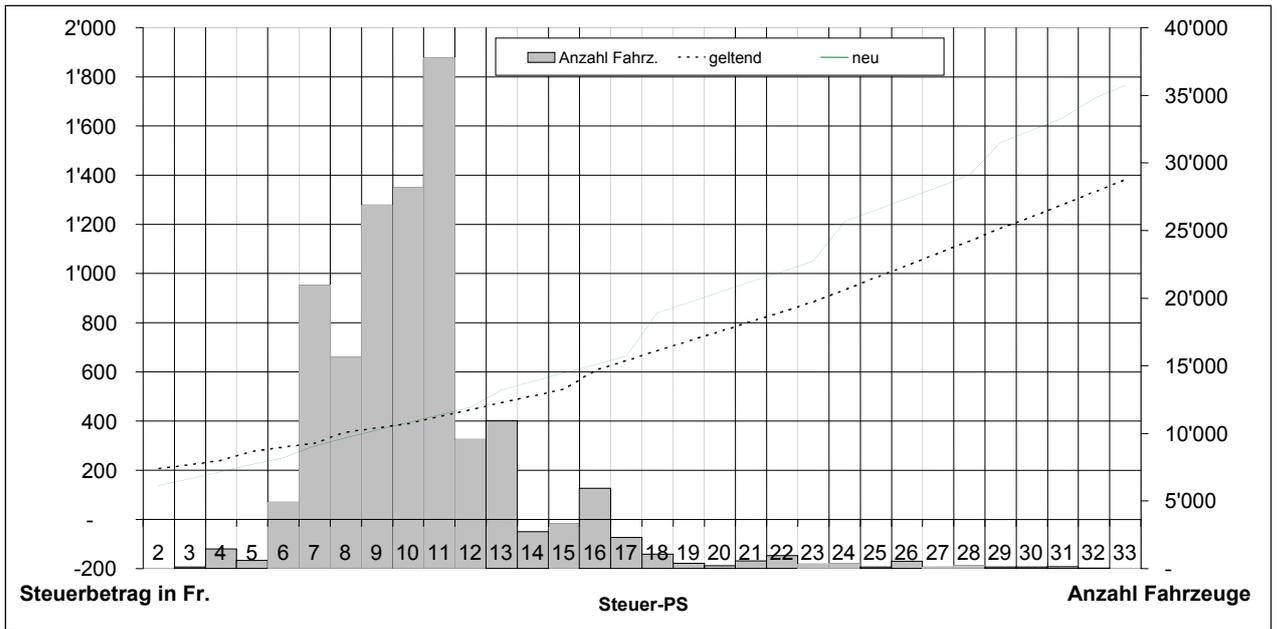


Anhang 2 Bonus: Aufteilung Personenwagen nach Energieeffizienz-Kategorien



Datenquelle: Viacar
 Stand: 07.06.2010

Anhang 3 Vergleich Besteuerung Personenwagen: Tarif 2009 und 2012



Datenquelle: Berechnungen Ernst Basler & Partner
 Stand: 29.04.2009

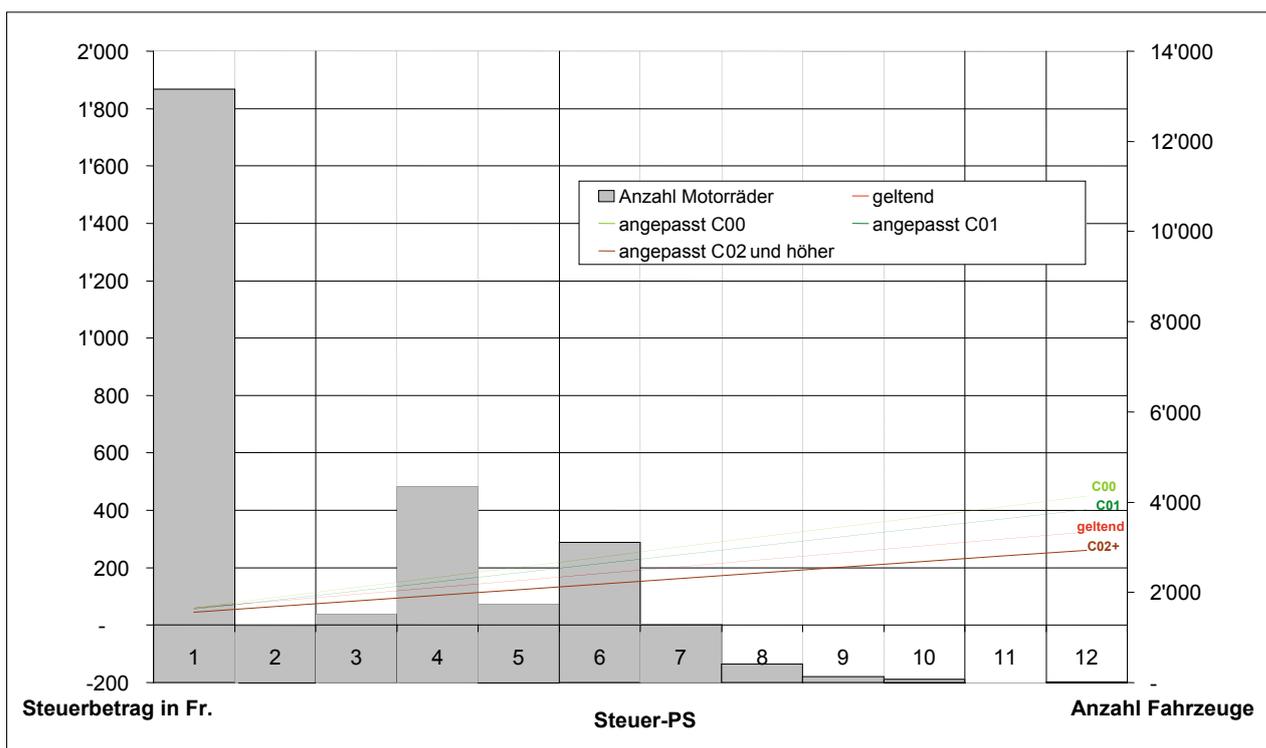
Anhang 4 Beispiele alter/neuer Tarif für Personenwagen

Marke	Typ	Fz.-Klasse	Treibstoff	Hubraum	Steuer-PS	Leistung	Steuer heute	Steuer 2012	+ / -
Smart	Coupé	Microklasse	B	698	3.55	55	SFr. 239.00	SFr. 203.32	-36
Opel	Corsa D 12	Kleinwagen	B	1229	6.26	59	SFr. 293.00	SFr. 267.80	-25
Opel	Corsa D 13TDH	Kleinwagen	D	1248	6.36	66	SFr. 293.00	SFr. 284.00	-9
Toyota	Yaris 1.3	Kleinwagen	B	1299	6.62	63	SFr. 309.00	SFr. 285.50	-24
Opel	Corsa C14	Kleinwagen	B	1364	6.95	66	SFr. 309.00	SFr. 295.60	-13
Toyota	Yaris 1.4 D4D	Kleinwagen	D	1364	6.95	66	SFr. 309.00	SFr. 295.60	-13
VW	Polo	untere Mittelklasse	B	1390	7.08	55	SFr. 309.00	SFr. 279.50	-30
VW	Golf VI 1.4 TFSI	untere Mittelklasse	B	1390	7.08	90	SFr. 309.00	SFr. 327.00	18
VW	Polo	untere Mittelklasse	D	1422	7.24	59	SFr. 309.00	SFr. 287.10	-22
Subaru	G3X Justy 1.5 AWD	untere Mittelklasse	B	1490	7.59	73	SFr. 353.00	SFr. 316.60	-36
Toyota	Prius	Mittelklasse	H *	1497	7.62	57	SFr. 41.00	SFr. 146.24	105
VW	Golf Variant	Mittelklasse	B	1595	8.12	74	SFr. 353.00	SFr. 328.30	-25
Ford	Focus 1.6i 16V	Mittelklasse	D	1596	8.13	74	SFr. 353.00	SFr. 328.40	-25
Opel	Zafira B16 CNG	Mittelklasse	G *	1598	8.14	69	SFr. 41.00	SFr. 161.30	120
Alfa Romeo	147	Mittelklasse	B	1598	8.14	88	SFr. 353.00	SFr. 345.40	-8
Opel	Astra H 17TD	Mittelklasse	D	1686	8.59	59	SFr. 370.00	SFr. 313.50	-57
Mitsubishi	Space Star 1.8	Mittelklasse	B	1834	9.34	90	SFr. 370.00	SFr. 371.40	1
VW	Golf VI 2.0 TDI	obere Mittelklasse	D	1968	10.02	81	SFr. 389.00	SFr. 374.00	-15
Toyota	Avensis 2.0	obere Mittelklasse	B	1987	10.12	112	SFr. 389.00	SFr. 413.10	24
BMW	320i	obere Mittelklasse	B	1995	10.16	125	SFr. 389.00	SFr. 442.00	53
Ford	Focus 2.0i 16V	obere Mittelklasse	B	1999	10.18	107	SFr. 389.00	SFr. 408.30	19
Mercedes-Benz	C 220 CDI T	obere Mittelklasse	D	2151	10.96	92	SFr. 417.00	SFr. 405.50	-12
Toyota	Avensis 2.2D-Cat	obere Mittelklasse	D	2231	11.36	130	SFr. 417.00	SFr. 472.10	55
Volvo	V70 2.4	obere Mittelklasse	B	2435	12.40	103	SFr. 444.00	SFr. 471.45	27
Audi	A6 Avant Quattro	obere Mittelklasse	B	2671	13.60	169	SFr. 501.00	SFr. 593.51	93
Mercedes-Benz	E320CDI T4-m	Oberklasse	D	2987	15.21	165	SFr. 528.00	SFr. 623.07	95
BMW	X5 xDrive30i	Offroader	B	2996	15.26	200	SFr. 528.00	SFr. 709.56	182
VW	Golf 4motion	Offroader	B	3189	16.24	177	SFr. 606.00	SFr. 696.29	90
Audi	A3 3.2 Quattro	Oberklasse	B	3189	16.24	184	SFr. 606.00	SFr. 706.79	101
Mercedes-Benz	CLS 350	Oberklasse	B	3498	17.82	200	SFr. 686.00	SFr. 764.78	79
Mercedes-Benz	E 430	Oberklasse	B	4266	21.73	205	SFr. 843.00	SFr. 984.74	142
BMW	X5 xDrive 4.40i	Offroader	B	4398	22.40	235	SFr. 884.00	SFr. 1'010.00	126
Cadillac	Eldorado	Oberklasse	B	4563	23.24	220	SFr. 884.00	SFr. 1'048.82	165
Jeep	Cherokee	Offroader	B	5654	28.80	259	SFr. 1'182.00	SFr. 1'268.00	86
Mercedes-Benz	S 600	Oberklasse	B	5786	29.47	270	SFr. 1'182.00	SFr. 1'491.76	310
BMW	760i	Oberklasse	B	5972	30.42	327	SFr. 1'230.00	SFr. 1'689.52	460

* 50 % vom ordentlichen Ansatz (neuer § 5b)

Datenquelle: Berechnungen Ernst Basler & Partner
Stand: 29.04.2009

Anhang 5 Vergleich Besteuerung Motorräder: Tarif 2009 und 2012 mit Beispielen



Marke / Typ	Hubraum	Steuer-PS	Emissionscode	Steuer (heute)	Steuer (neu)	Differenz
Yamaha DT125R	125	1	C00	SFr. 60	SFr. 50	-10
Honda CFB250	249	1	C01	SFr. 60	SFr. 65	5
Honda CFB500	499	3	C01	SFr. 108	SFr. 105	-3
Suzuki GSR600	599	3	C03	SFr. 108	SFr. 85	-23
Honda CBR600	600	3	C00	SFr. 108	SFr. 133	25
Ducati 750 Monster	748	4	C00	SFr. 132	SFr. 160	28
Honda CBR1000RR	998	5	C03	SFr. 156	SFr. 125	-31
BMW R1200GS	1170	6	C01	SFr. 180	SFr. 212	32
Honda CB1300A	1284	7	C01	SFr. 204	SFr. 230	26
Honda GL1500C	1520	8	C00	SFr. 228	SFr. 299	71
Honda GL1500A	1832	9	C00	SFr. 250	SFr. 355	105

Datenquelle: Berechnungen Ernst Basler & Partner
Stand: 29.04.2009

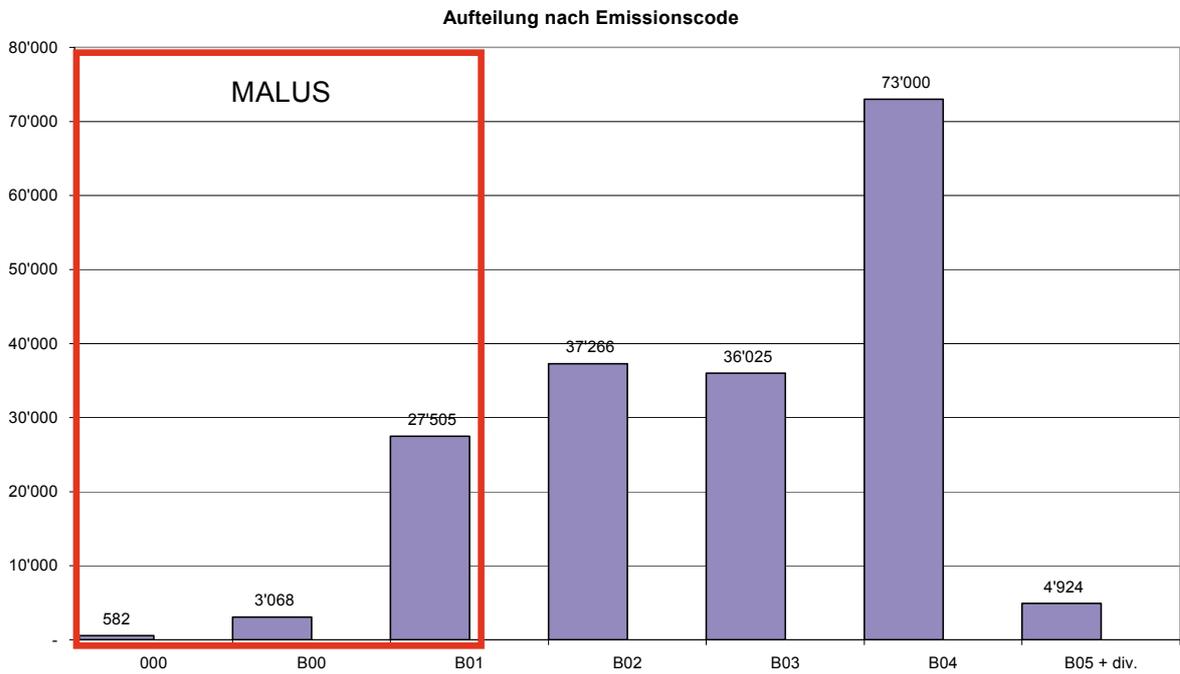
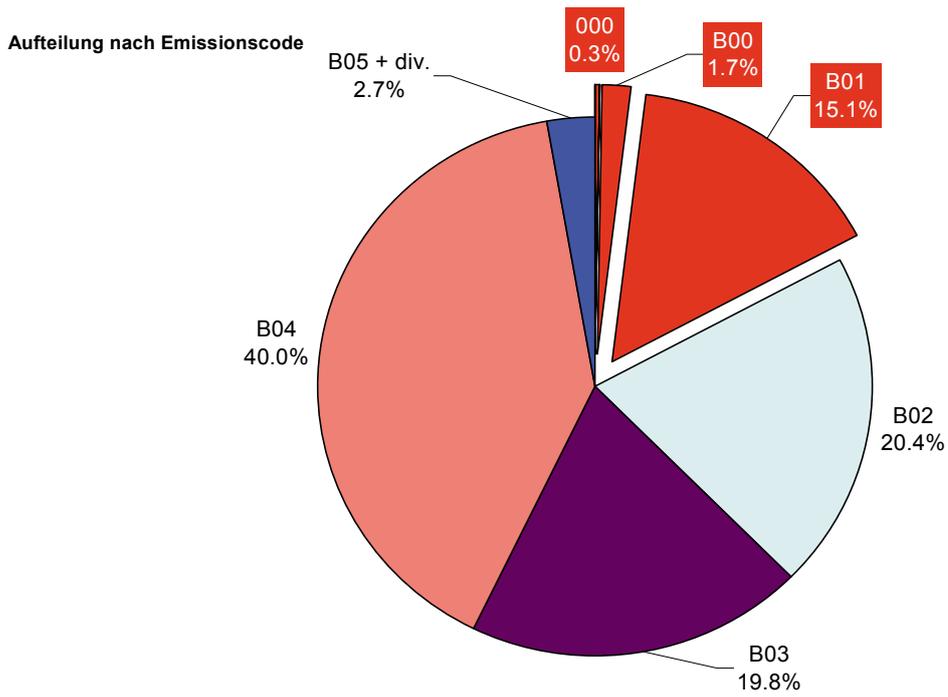
Anhang 6 Vergleich Besteuerung landwirtschaftliche Motorfahrzeuge: Tarif 2009 und 2012

Steuerertrag bei 25% des Ansatzes gemäss § 13 Absatz 5

Fahrzeugart	Anzahl	geltend		neu		Zunahme mittlerer Steuerbetrag
		alle Fr.	Ertrag	durchschn. Fr.	Ertrag	
Landw. Motoreinachser	274	SFr. 50.00	SFr. 13'700.00	SFr. 50.51	SFr. 13'839.74	1%
Landw. Motorkarren	2'003	SFr. 50.00	SFr. 100'150.00	SFr. 73.89	SFr. 148'001.67	48%
Landwirt. Traktor	10'643	SFr. 50.00	SFr. 532'150.00	SFr. 79.60	SFr. 847'182.80	59%

Datenquelle: Viacar
Stand: 20.02.2009

Anhang 7 Malus: Aufteilung Personenwagen nach Emissionscode



Datenquelle: Viacar
Stand: 11.01.2010

**Anhang 8 Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrssteuern und
Entwicklung des Fahrzeugbestandes in den Jahren 1990 bis 2009**

Jahr	Motorfahrzeuge Anhänger	Einnahmen in Mio. Fr.	Mofa	Einnahmen in Mio. Fr.	Total Ein- nahmen
1990	177'800	43,291	24'000	0,292	43,583
1991	183'300	44,732	21'300	0,257	44,989
1992	187'500	45,637	19'500	0,234	45,871
1993	191'100	46,536	17'800	0,218	46,754
1994	195'500	51,080	17'800	0,216	51,296
1995	199'600	63,578	17'000	0,338	63,916
1996	203'700	63,497	16'300	0,323	63,820
1997	207'300	66,330	15'200	0,450	66,780
1998	211'900	67,458	14'300	0,424	67,882
1999	217'600	69,904	13'100	0,389	70,293
2000	223'200	71,636	11'800	0,349	71,985
2001	229'800	73,509	10'800	0,322	73,831
2002	235'300	75,837	10'000	0,296	76,133
2003	238'400	76,728	9'200	0,273	77,001
2004	243'400	79,096	8'300	0,246	79,342
2005	246'800	79,880	8'000	0,238	80,118
2006	250'900	81,684	7'500	0,223	81,907
2007	254'900	83,249	7'400	0,215	83,464
2008	260'600	84,844	7'300	0,209	85,053
2009	266'700	86,158	7'300	0,205	86,363

Anhang 9 Aufteilung schwere Motorwagen nach Emissionscode

Stand Januar 2009	E00	E01	E02	E03	E04	E05	Total E0x	Übrige	Total
Gesellschaftswagen	17	17	62	122	16	30	264	7	271
Lastwagen	178	96	301	1066	205	509	2355	8	2363
Sattelschlepper	7	9	35	282	41	297	671	110	781
Schwere Motorwagen	10	6	6	20	3		45	19	64
Schwere Sattelmotorfahrzeuge		1				2	3	0	3
Total	212	129	404	1490	265	838	3338	144	3482
Anteil (E00 - E05)	6%	4%	12%	45%	8%	25%	100%		
Anteil (Total)	6%	4%	12%	43%	8%	24%			100%

Stand Juni 2010	E00	E01	E02	E03	E04	E05	Total E0x	Übrige	Total
Gesellschaftswagen	18	16	58	121	20	51	284	9	293
Lastwagen	154	73	219	978	226	792	2442	13	2455
Sattelschlepper	3	7	23	240	39	418	730	1	731
Schwere Motorwagen	16	9	7	26	7	3	68	30	98
Schweres Sattelmotorfahrzeug				1		2	3	0	3
Total	191	105	307	1366	292	1266	3527	53	3580
Anteil (E00 - E05)	5%	3%	9%	39%	8%	36%	100%		
Anteil (Total)	5%	3%	9%	38%	8%	35%			100%

