

Ergänzungsbotschaft
des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 79

**zur Botschaft B 171:
Entwürfe zu einer Änderung
des Gesetzes über die
Verkehrsabgaben und den
Vollzug des eidgenössischen
Strassenverkehrsrechtes
(Ökologisierung der Verkehrs-
steuer)**

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat eine Ergänzungsbotschaft zu der vom Kantonsrat am 4. April 2011 zurückgewiesenen Vorlage zum Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Ökologisierung der Verkehrssteuer) vom 24. August 2010 (B 171). Mit der Änderung des Gesetzes soll eine Massnahme aus dem lufthygienischen Massnahmenplan 2008 umgesetzt sowie der vom Kantonsrat im Jahr 2006 als Postulat überwiesenen Motion M 643 von Peter Lerch über eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer nachgekommen werden.

Schwerpunkt der Revision ist die Bemessung der Steuer für Personenwagen. Nach der Rückweisung der früheren Vorlage durch den Kantonsrat werden nun zwei Varianten vorgelegt. Einerseits wird eine Bemessungsgrundlage nach einem Mischtarif von Hubraum und Motorleistung (Luzerner Modell) und nicht mehr wie heute nach Steuer-PS vorgelegt. Aus Sicht der Regierung, welche diese Variante bevorzugt, kann damit den Kriterien «Energieeffizienz» und «Umweltbelastung» am besten entsprochen werden. Für Neuwagen soll dabei ein Rabattmodell, welches sich an bestimmten CO₂-Werten orientiert, eingeführt werden. Andererseits wird eine Bemessungsgrundlage vorgeschlagen, welche auf Leistung in Kilowatt und Gewicht basiert und weder ein Bonus-Malus-System noch Ermässigungen umfasst (Schwyzer Modell).

Bei beiden Varianten würden Kleinbusse und Gesellschaftswagen künftig nach dem Gesamtgewicht und nicht mehr nach Anzahl Sitzplätzen besteuert. Das Gesamtgewicht spielt bei diesen Fahrzeugen eine massgeblichere Rolle für den Treibstoffverbrauch und damit für die Schadstoffbelastung der Umwelt als die Sitzplatzzahl.

Ferner sollen bei beiden Varianten landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfilter ganz von der Steuer befreit werden, dies als Ausgleich zu den mit dem Kauf solcher Motorfahrzeuge verbundenen höheren Anschaffungskosten und als Anreiz zum Umstieg auf Fahrzeuge mit Partikelfilter.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Ergänzungsbotschaft zwei Varianten zu der von Ihnen am 4. April 2011 zurückgewiesenen Vorlage zum Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Ökologisierung der Verkehrssteuer) vom 24. August 2010 (B 171).

1 Ausgangslage

Die Verkehrssteuer ist im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 (SRL Nr. 776; im Folgenden Verkehrsabgabengesetz) geregelt. Im Gesetz finden sich keine finanziellen Anreize zum Kauf von emissionsarmen und energieeffizienten Motorfahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren.

Die Kantone haben die Fahrzeugbesteuerung in ihren Erlassen sehr unterschiedlich geregelt. Die Bemessungsgrundlagen variieren stark. In den letzten Jahren haben aber 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 Verkehrssteuer rund vier Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt.

In der Antwort zur Motion M 643 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. September 2006 unserem Antrag entsprechend als Postulat überwiesen (Verhandlungen des Grossen Rates 2006, S. 2152).

Aus der Sicht unseres Rates sollte die Motorfahrzeugsteuer mit mehreren Massnahmen ökologischer ausgestaltet werden, insbesondere bei den Personenwagen, den schweren Motorwagen und den Landwirtschaftsfahrzeugen. Diese Zielsetzung wurde in das Legislaturprogramm 2007–2011 und auch in jenes von 2011–2015 aufgenommen (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates 2008 [KR], S. 363, und KR 2011 S. 1469).

2 Steuersysteme für Personenwagen

Das heutige System für Personenwagen (basierend auf Steuer-PS) ist nicht mehr zeitgemäß. Hubraumschwache Motoren mit hoher Motorleistung werden steuerlich begünstigt und das System ist in ökologischer Hinsicht fragwürdig. Neu sollen für die Besteuerung Bemessungsgrundlagen massgebend sein, mit denen die mit der Benutzung

der Strasseninfrastruktur verbundene Umweltbelastung besser abgegolten wird. Dieses Anliegen steht bei der anstehenden Teilrevision im Vordergrund.

Personenwagen sind 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] vom 19. Juni 1995; SR 741.41). Leichte Motorwagen sind Motorwagen bis zu 3500 kg Gesamtgewicht, die übrigen sind schwere Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS).

Im Kanton Luzern waren im September 2012 über 197'000 Personenwagen eingelöst. Diese generierten im Jahr 2012 Steuereinnahmen in der Höhe von 74,4 Millionen Franken. Die Bemessung der Abgaben basiert auf amtlichen Daten. Die Rechnungsstellung erfolgt vollautomatisiert mittels der Informatikanwendung des Strassenverkehrsamtes (Viacar). Die nachstehenden Kriterien 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 nachvollziehbar und kann einfach nachgerechnet und überprüft werden. Im Folgenden werden verschiedene Kriterien erläutert, die als Bemessungsgrundlage der Verkehrssteuer dienen könnten:

Wenn nur das *Gesamtgewicht* beachtet wird, dann bildet dies den Energieverbrauch der Personenwagen ungenügend 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 ausschliessliche Besteuerung nach Gesamtgewicht nicht zu befriedigen. Zudem würden Hybridfahrzeuge mit grossen Batterien steuerlich benachteiligt, da diese relativ schwer sind.

Wird nur die *Motorleistung* berücksichtigt, werden effiziente, kleinvolumige und leistungsoptimierte Motoren verhältnismässig stark belastet im Vergleich zum Schadstoffausstoss. Dieselmotoren werden gegenüber Benzинmotoren 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.

Die *Kombination Hubraum und Motorleistung* steht in engem Zusammenhang mit dem Treibstoffverbrauch. Sie schneidet bezüglich des CO₂-Ausstosses gegenüber anderen Kombinationen wie Hubraum und Gesamtgewicht oder Gesamtgewicht und Leistung am besten ab. Der Mischindex aus Hubraum und Leistung steht in engem Zusammenhang mit der Umweltbelastung. Die Daten für die Steuerveranlagung sind zudem für alle Fahrzeuge vorhanden und im Fahrzeugausweis aufgeführt.

Bei der *Kombination Hubraum und Gewicht* sind die ausschlaggebenden Daten ebenfalls problemlos den Fahrzeugausweisen zu entnehmen. Die Komponente Gewicht bildet die Strassenbelastung besser ab als die Komponente Motorleistung, womit diese Bemessungsgrundlage etwas näher bei der Infrastrukturabgabe liegt als die

Kombination Hubraum und Motorleistung. Ergänzt mit einem Bonusmodell (CO_2 -Ausstoss), wurde die Kombination Hubraum und Gewicht von der Dienststelle Umwelt und Energie hinsichtlich der Ökologisierung der Verkehrssteuer nach der Kombination Hubraum und Motorleistung als zweitbeste Variante eingestuft.

Die CO_2 -Werte stehen nur für Neufahrzeuge zur Verfügung. Altfahrzeuge hingegen müssten nach den bisherigen Grundlagen besteuert werden. Die Steuergerechtigkeit würde darunter leiden. Ausserdem besteht nur ein schwacher Bezug zwischen den CO_2 -Werten und der Abgasqualität. Auch eine Besteuerung auf der Basis des Energieverbrauchs (Kanton Solothurn), gestützt auf die Energie-Effizienz-Kategorien A bis G der Energieetikette (siehe unten), führt zu verzerrten Ergebnissen. Hingegen ist ein Bonussystem gestützt auf den CO_2 -Ausstoss bei den Personenwagen unabhängig von der Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuer möglich und macht auch Sinn.

Die *Energieetikette* als Grundlage für die Verkehrssteuer wäre eine weitere Möglichkeit. Es handelt sich dabei um ein dynamisches Modell, bei welchem der Bund die Fahrzeuge im Jahresrhythmus in die Energie-Effizienz-Kategorien A bis G einteilt. Die neue Einteilung wird jeweils im Juli bekannt gegeben und tritt auf Anfang des darauf folgenden Jahres in Kraft. Die Energieetikette gibt Auskunft über den Treibstoffverbrauch, den CO_2 -Ausstoss und die Energieeffizienz eines Personenwagens. Bezüglich der Datenlage ist die Energieetikette aber problematisch, da es diese erst seit 2003 gibt. Für die Personenwagen kämen deshalb je nach Alter unterschiedliche Bemessungsgrundlagen zur Anwendung. Ein solches Steuersystem gerät somit in Konflikt mit dem Gebot der Rechtsgleichheit. Hingegen eignet sich die Energieetikette als Grundlage für ein Anreizsystem beim Neuwagenkauf (Bonussystem).

3 Bisherige Gesetzgebungsarbeiten

3.1 Botschaft B 171

Wir haben Ihrem Rat mit der Botschaft B 171 vom 24. August 2010 einen Vorschlag zur Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Ökologisierung der Verkehrssteuer) unterbreitet mit dem Ziel, die Verkehrssteuer im Kanton Luzern ökologischer auszustalten.

Ihr Rat hat diese Vorlage auf Antrag der Kommission Wirtschaft und Abgaben am 4. April 2011 an den Regierungsrat zurückgewiesen. Die Rückweisung wurde mit der mangelnden Wirksamkeit der Vorlage begründet. Zudem wurden auch die vorgeschlagenen Parameter kritisiert. Aus den Diskussionen in der Kommission ging hervor, dass eine auf dem CO_2 -Ausstoss basierende Steuer für Personenwagen geprüft werden sollte. Im Anschluss an diese Rückweisung reichte Andrea Gmür-Schönenberger die Motion M 872 über die Änderung der Botschaft B 171, Ökologisierung der Verkehrssteuer, ein. Ihr Rat erklärte die Motion am 13. September 2011 erheblich und beauftragte damit unseren Rat, ihm eine neue Vorlage zwecks Ökologisierung der Verkehrssteuer zu unterbreiten. Vor der Erarbeitung der neuen Botschaft sind

gemäss der Motion Interessenverbände, insbesondere der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), der Touringclub Schweiz (TCS) und der Automobilclub der Schweiz (ACS), anzuhören. Dabei sei zu klären, ob sich diese über die anzuwendenden Bemessungskriterien hinsichtlich Energieeffizienz und Umweltbelastung einigen könnten. Insbesondere solle auch das Modell des Kantons Schwyz mit den Interessenverbänden diskutiert werden. Zusätzlich sei zu prüfen, ob die neuen Bemessungsgrundlagen nur auf neue Fahrzeuge und nur bei Halterwechsel anzuwenden seien.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat daraufhin vier verschiedene Modelle geprüft:

- Hubraum und Leistung mit CO₂-Bonus (vgl. dazu das in Kap. 4.1 beschriebene Luzerner Modell),
- CO₂/km-basierte und indexierte Steuer,
- Leistung und Gewicht (vgl. dazu das in Kap. 4.2 beschriebene Schwyzer Modell),
- Hubraum und CO₂-Bonus (Bündner Modell).

Die Modelle wurden den Interessenverbänden TCS, ACS, VCS und dem Gewerbeverband des Kantons Luzern zur Kenntnis gebracht und anlässlich einer gemeinsamen Sitzung am 6. Februar 2012 erörtert und diskutiert. Zusammengefasst hat diese Gesprächsrunde ergeben, dass ein Modell auf Basis des CO₂-Ausstosses mit Indexierung für die Verbände wegen der Indexierung des Steuersystems nicht infrage kommt, es sei denn, der Kantonsrat könne die Indexierung bestimmen. Auch das Bündner Modell fand wegen der Indexierung sowie wegen der fehlenden ökologischen Ausrichtung wenig Zustimmung. Die Kombination von Leistung und Gewicht mit zusätzlichen, die Ökologie fördernden Massnahmen (Bonus/Malus) war damals aus Sicht der Interessenverbände eine mehrheitliche Variante ebenso wie eine Besteuerung nach Hubraum und Leistung kombiniert mit dem Bonus-Malus-Modell der asa (Bonus für Fahrzeuge der Energie-Effizienz-Kategorie A nach Energieetikette). Im Anschluss an dieses Gespräch wurde eine angepasste Version der Vorlage B 171 in die Vernehmlassung gegeben.

3.2 Zweites Vernehmlassungsverfahren

In diesem zweiten Vernehmlassungsverfahren wurden wiederum alle im Kantonsrat vertretenen Parteien, der Verband Luzerner Gemeinden (VLG), der Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband (LBV), der Gewerbeverband des Kantons Luzern (KGL), die jeweilige Sektion der Interessenverbände Automobilclub der Schweiz (ACS), Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS), Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Astag), Touringclub Schweiz (TCS), Verkehrsclub 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. Insgesamt gingen bis am 2. November 2012 18 Stellungnahmen ein, darunter von allen im Kantonsrat vertretenen Parteien.

Aufgrund der Diskussion mit den Interessenverbänden vom 6. Februar 2012 durfte dabei von einer mehrheitlichen Zustimmung zur angepassten Vorlage ausge-

gangen werden. Eine Mehrheit der Vernehmlassungadressatinnen und -adressaten begrüsste zwar die Zielsetzung des Änderungsentwurfs. Das Konzept der Besteuerung nach Hubraum und Motorleistung war allerdings entgegen den Erwartungen umstritten – sowohl seitens der Parteien als auch seitens der Interessenverbände. Die Stellungnahmen waren hinsichtlich der Änderungswünsche sehr heterogen. Die Auswertung der Vernehmlassungsantworten hat folgendes Bild ergeben (kursiv unsere Bemerkungen dazu):

- Die CVP, die FDP, die SVP und der TCS sprachen sich in ihren Vernehmlassungsschreiben klar gegen die unterbreiteten Bemessungsvorschläge aus. Mit Ausnahme der SVP, welche keine Änderung der aktuellen Gesetzgebung wünscht, wird eine Bemessungsgrundlage nach Hubraum und Gewicht bevorzugt.

Wir haben den Auftrag der Motion M 872 erfüllt und im Hinblick auf die zweite Vernehmlassungsrunde eine Besteuerung nach Hubraum und Gewicht geprüft. Wir halten aber Hubraum und Leistung bezüglich des ökologischen Aspekts nach wie vor für die besseren Kriterien für eine Bemessungsgrundlage. Außerdem sind die Kriterien «Hubraum» und «Leistung» vom Halter oder von der Halterin nicht veränderbar, und Fahrzeuge mit grossem Energiespeicher (eine grosse Batterie bedeutet viel Gewicht) werden nicht benachteiligt. Aufgrund der klaren Forderung der genannten politischen Parteien und des TCS legen wir mit der Variante 2 der Ergänzungsbotschaft dennoch eine mögliche Bemessungsgrundlage nach Hubraum und Gewicht vor (Schwyzer Modell).

- Die CVP und der TCS möchten ein neues Steuersystem nur auf neu zugelassene Fahrzeuge anwenden.

Ein neues Steuersystem nur auf neu zugelassene Fahrzeuge anzuwenden, halten wir nicht für den richtigen Weg. Das Strassenverkehrsamt hätte als Folge daraus drei verschiedene Steuersysteme anzuwenden:

- *Steuer-PS für Fahrzeuge, welche bis 1995 erstmals in Verkehr gesetzt wurden (kein Malus für Personenwagen, die zwar maluspflichtig wären, die aber seit 1995 keinem Halterwechsel unterlagen),*
- *Steuer-PS (umgerechneter Hubraum) für Fahrzeuge, welche zwischen 1995 und 2014 erstmals in Verkehr gesetzt wurden, und Bonus-Malus-System,*
- *das neue Steuersystem für Fahrzeuge, die ab 2014 erstmals in Verkehr gesetzt werden.*

Eine solche Lösung ist einerseits für die Steuerpflichtigen wenig transparent, andererseits wäre sie in administrativer Hinsicht sehr aufwendig. Die Ökologisierung der Verkehrssteuer sollte deshalb den Altbestand an Personenwagen einschliessen.

- Grossmehrheitlich wird die Besteuerung für Motorräder nach Hubraum und Emissionscode begrüsst. Die GLP wünschte eine Erklärung, weshalb Motorräder nicht nach denselben Kriterien besteuert werden sollen wie Personenwagen.

Eine Differenzierung der Motorräder nach Leistung ist schwierig, da die Unterschiede zu gering sind. Gleichzeitig wären für moderne effizientere Motorräder höhere Abgaben zu entrichten als für alte ineffiziente Motorräder. Denn Motorräder sind stark auf den Hubraum ausgerichtet und haben eine lange Lebensdauer. Deshalb ist der Emissionscode anstelle der Leistung als zusätzliche Bemessungsgrundlage geeigneter.

- Die Besteuerung von Gesellschaftswagen und Kleinbussen nach dem Gesamtgewicht wird von den Parteien und Verbänden mehrheitlich positiv aufgenommen. Die GLP, der TCS, der AGVS und der Astag sprechen sich dagegen aus.
Es ist wohl richtig, dass das Gewicht allein die Umweltbelastung als Ganzes zu wenig abbildet, auf jeden Fall aber besser als bisher die Sitzplazzahl. Dass es dadurch zu einer leichten steuerlichen Mehrbelastung kommen kann, ist aus unserer Sicht unter dem Aspekt der Ökologie in Kauf zu nehmen. Insgesamt ist aber eine ertragsneutrale Steuer geplant.
- Mit der vorgeschlagenen Besteuerung von Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorkarren für gewerbliche Zwecke nach Gesamtgewicht sind die Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten grossmehrheitlich einverstanden. Einzig die GLP wendet ein, dass das Gewicht nicht genüge, um den Energieverbrauch abzubilden.

Keine Bemerkungen

- Bei der Beratung der Botschaft B 171 war die Kommission Wirtschaft und Abgaben Ihres Rates bei den landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen von einer Besteuerung nach Gesamtgewicht auf eine Pauschalbesteuerung zurückgekommen, wobei die Pauschalsteuer von 50 auf 70 Franken erhöht werden sollte. Eine Pauschalsteuer für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird von der FDP, der GLP, dem ACS, dem Astag, dem KGL und dem Baumeisterverband Luzern (BVL) kritisiert. Für sie ist nicht plausibel, weshalb steuermässig unterschieden werden soll zwischen landwirtschaftlich und nicht-landwirtschaftlich (bzw. gewerblich) genutzten Fahrzeugen. Für die SVP ist eine Erhöhung der Pauschalsteuer auf 70 Franken zu viel.
Landwirtinnen und Landwirte bezahlen Unterhaltsbeiträge an Strassengenossenschaften. Zudem unterliegen landwirtschaftliche Fahrzeuge gemäss den Artikeln 86 ff. der Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (SR 741.11) einer beschränkten Verwendungsmöglichkeit. Eine Pauschalbesteuerung ist unseres Erachtens vertretbar. Als landwirtschaftlich genutzt gelten alle Fahrzeuge mit grüner Nummer.
- Die Steuerbefreiung von Motorrädern, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen mit reinem Elektroantrieb sowie von landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen mit Partikelfilter wurde von der Mehrheit der Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten kritisiert. Bei der Verkehrssteuer handle es sich grundsätzlich um eine Infrastrukturabgabe. Folgerichtig sei auch für Elektrofahrzeuge eine Steuer zu entrichten, da auch diese Fahrzeuge Infrastrukturstarkosten verursachten.
Die Kritik bezüglich der elektrobetriebenen Kleinfahrzeuge haben wir aufgenommen. Bei beiden Varianten werden diese Fahrzeuge nicht mehr steuerbefreit. Beziiglich der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge soll allerdings gemäss dem Massnahmenplan Luftreinhaltung von 2008 der Einsatz von Partikelfiltern begünstigt werden. Aus diesem Grund wird die Pauschalsteuer für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge leicht angehoben, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfilter sollen jedoch von der Fahrzeugsteuer befreit werden.
- Die befristete Steuerermässigung für Personenwagen der Energie-Effizienz-Kategorie A, welche einen gewissen CO₂-Ausstoss unterschreiten, ist umstritten. Während die CVP die Steuerermässigung nur für neu zugelassene Fahrzeuge

unterstützt, wollen die SVP und der ACS möglichst wenig Steuerreduktion und -befreiung. Der TCS befürwortet das asa-Modell nach den Energie-Effizienz-Kategorien der Energieetikette für die Steuerreduktion. Der KGL ist gegen jegliches Bonus-Malus-System, weil solche Systeme keine Rücksicht auf die wirtschaftlichen Voraussetzungen oder Möglichkeiten der Fahrzeughalterinnen und -halter nehmen würden.

Wie bereits dargelegt, ist es nicht sinnvoll, ein neues Steuersystem nur auf Neuzulassungen anzuwenden. Gleich verhält es sich mit dem Bonussystem. Der Kanton Luzern kennt bereits heute ein solches System, und wir wollen diesen Standard nicht unterschreiten, da dies ein Rückschritt wäre. Dem Einwand des TCS ist entgegenzuhalten, dass wir uns grundsätzlich an das asa-Modell halten und Fahrzeuge der Energie-Effizienz-Kategorie A entlasten wollen. Zusätzlich sollen diese Fahrzeuge aber einen gewissen Wert an CO₂-Ausstoss unterschreiten.

- Einen Steuerzuschlag für schwere Motorwagen befürworten mit Ausnahme der SVP alle politischen Parteien. Der TCS, der Astag, der AGVS, der KGL und der BVL haben sich allerdings dagegen ausgesprochen.

Der Astag kritisiert vor allem, dass nur die schweren Motorwagen einem Malus-system unterliegen, nicht aber die Personenwagen. Die Berechnungsgrundlagen für Personenwagen sind jedoch bereits so ausgestaltet, dass umweltbelastendere Fahrzeuge mehr Steuern bezahlen. Wir anerkennen einerseits den Einwand, dass mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits eine Lenkungsabgabe für schwere Motorwagen besteht, andererseits ist die Entwicklung der Euro-Normen bei diesen Fahrzeugen im Moment nicht absehbar, wodurch die Grundlage für unser Bonussystem zu wenig sicher und berechenbar ist. Laut Rückfrage der Dienststelle Umwelt und Energie beim Bundesamt für Umwelt ist bis ungefähr 2020 nicht mit weiteren Euro-Normen zu rechnen. Im Fokus der Europäischen Union (EU) stehen momentan die bisher weniger beachteten Fahrzeuge wie Traktoren, Industriemaschinen, Motorräder und so weiter. Die LSVA hingegen wurde im Juli 2012 um ein Bonusprogramm erweitert. Für Euro-6-Lastwagen und mit Partikelfilter nachgerüstete Euro-2- und Euro-3-Lastwagen gibt es einen LSVA-Rabatt von zehn Prozent. Dieses Modell bildet die ökologischen Aspekte besser ab, ist wirtschaftlich interessant und zeigt aufgrund der hohen Zulassungszahlen Wirkung. Aus diesen Gründen und wegen der vergleichsweise raschen Modernisierung des Lastwagenparks wird auf die Einführung eines kantonalen Bonus-Malus-Systems für schwere Motorwagen verzichtet.

- Schliesslich ist noch auf ein Thema einzugehen, welches in der Vernehmlassung häufig und von verschiedenen Seiten genannt wurde. Es geht dabei um die Aufteilung der Kompetenzen zwischen Kantonsrat und Regierungsrat. Einige Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten vertreten die Meinung, dass sämtliche Anpassungen bezüglich Verkehrssteuer in die Kompetenz des Kantonsrates fallen sollten.

Wir möchten darauf hinweisen, dass im Gesetz die Bemessungsgrundlagen für die Fahrzeugsteuer verankert werden sollen. Sollte es dort zu Anpassungen kommen, ist selbstverständlich Ihr Rat zuständig. Soweit es jedoch um wiederkehrende Anpassungen geht (z.B. im Bonus-Malus-Bereich) halten wir es für praktikabler und

stufengerechter, wenn diese durch unseren Rat beschlossen werden können. Dies kann beispielsweise die Anpassung der CO₂-Werte für den Bonus bei den Personenwagen oder eine Bonus-Regelung an sich umfassen. Die eigentlichen Bemessungsgrundlagen sind davon jedoch nicht betroffen.

Nach diesem zweiten Vernehmlassungsverfahren haben wir schliesslich die Ökologisierung der Verkehrssteuer für die Dulliker Gespräche vom 8. März 2013 zur Aussprache traktandiert. Die Dulliker Gespräche sind jährlich wiederkehrende Gespräche zwischen dem Regierungsrat und den Partei- und Fraktionspräsidien der im Kantonsrat vertretenen politischen Parteien. Wir haben bei diesen Gesprächen in Aussicht gestellt, Ihrem Rat zwei Varianten der Steuerbemessung von Fahrzeugen zur Beratung zu unterbreiten und zum Entscheid vorzulegen. Eine Variante sollte eine angepasste Vorlage der Botschaft B 171 mit den Bemessungsgrundlagen Hubraum und Leistung sein (Variante 1, Kap. 4.1), die andere Variante sollte aufgrund der Motion M 872 von Andrea Gmür-Schönenberger die Bemessungsgrundlagen Hubraum und Gewicht berücksichtigen (Variante 2, Kap. 4.2). Die Partei- und Fraktionsspitzen waren mit diesem Vorgehen mehrheitlich einverstanden und äusserten sich anlässlich dieser Gespräche überwiegend positiv zu einer Vorlage mit einer Berechnungsgrundlage nach Hubraum und Leistung. Sie behielten sich jedoch vor, die Vorlage im Rahmen der parlamentarischen Beratungen möglicherweise noch anzupassen.

4 Ergänzungsbotschaft zu B 171

Wie bereits bei der Botschaft B 171 steht auch bei der vorliegenden Ergänzungsbotschaft die Besteuerung von leichten Motorwagen (Personenwagen) im Vordergrund. Die Grundlagen für die Verkehrssteuer der übrigen Fahrzeugkategorien entsprechen der Vorlage, die wir Ihnen mit der Botschaft B 171 unterbreitet haben, und zwar dem Stand, der von der Kommission Wirtschaft und Abgaben Ihres Rates vor der Rückweisung diskutiert und angepasst beziehungsweise grundsätzlich gutgeheissen worden war. Eine Ausnahme bildet der Verzicht auf das Bonus-Malus-System für die schweren Motorwagen.

Im Folgenden schlagen wir jene zwei Verkehrssteuer-Modelle zur Beratung vor, welche wir einerseits als diejenigen mit der grössten ökologischen Wirkung erachten. Andererseits sind es auch die Modelle, welche bei den Parteien und Interessenverbänden, den Gesprächen nach zu beurteilen, die grösste Akzeptanz finden.

4.1 Luzerner Modell

Das Luzerner Modell stützt sich auf die Berechnungsgrundlagen Hubraum und Leistung – wie aus der Botschaft B 171 bekannt. Allerdings wurden diese Grundlagen leicht angepasst. Neu soll sich die Steuer aus den Werten 50 Prozent Hubraum (cm³) und 50 Prozent Motorleistung (kW) zusammensetzen. Die CO₂-Emissionen werden unter Berücksichtigung von Hubraum und Leistung im Vergleich zu allen anderen

geprüften Messkriterien am besten wiedergegeben. Die Bemessungsgrundlagen können dem Fahrzeugausweis entnommen werden und sind ohne Weiteres auf ältere Fahrzeuge ohne CO₂-Angabe und auch auf Elektrofahrzeuge anwendbar (Besteuerung nach kW). Zurzeit sind im Kanton Luzern 80 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb eingelöst. Die Verkehrssteuer stellt eine Infrastrukturabgabe dar. Folgerichtig sollten alle Fahrzeuge, welche diese benutzen, eine Steuer entrichten. Fahrzeuge mit Elektroantrieb werden nach diesem System reduziert besteuert, da sie für den Hubraum keine Werte aufweisen und nur die Anzahl Kilowatt massgebend ist für die Besteuerung.

Die Steuer eines Fahrzeugs wird je hälftig aufgrund des Hubraums und der Motorleistung berechnet. Dazu folgendes Beispiel eines Fahrzeugs mit einem Hubraum von 1998 cm³ und einer Motorleistung von 119 kW (vgl. dazu Entwurf Variante 1 § 13 Abs. 1):

Grundsteuer Hubraum	Fr. 40.–
Zuschlag 20 x Fr. 9.–	Fr. 180.–
Grundsteuer Leistung	Fr. 40.–
Zuschlag 12 x Fr. 15.–	Fr. 180.–
Gesamtsteuer	Fr. 440.–

Zudem soll neu das Bonussystem des Kantons Graubünden übernommen werden. Als Kriterium für den Bonus wird eine Obergrenze des CO₂-Ausstosses (g/km) eingeführt. So kann sichergestellt werden, dass nur verbrauchsarme Fahrzeuge in den Genuss eines Steuerrabatts kommen können. Die EU will die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der in Verkehr gesetzten Personenwagen bis 2015 auf 130 g CO₂/km senken. Der Bonus soll zweistufig gewährt werden: Als Bonusgrenzen für die Jahre 2015/2016 wurden 115 g CO₂/km (60% Rabatt) sowie 100 g CO₂/km (80% Rabatt) gewählt. Der Bonus fällt für das (angebrochene) Jahr der Erstinverkehrsetzung an sowie für weitere zwei Kalenderjahre. Die Bonusgrenzen sollen von unserem Rat alle zwei Jahre der technischen Entwicklung angepasst werden können. So kommen im Jahr 2014 23 Prozent und im Jahr 2015 32 Prozent der neu zugelassenen Personenwagen in den Genuss eines Bonusrabatts. Auch im Kanton Graubünden ist der Regierungsrat für die Anpassung dieser Werte zuständig. Es wäre unverhältnismässig, deswegen jedes Mal eine Gesetzesänderung durchzuführen. Von einem Malus wird ausdrücklich abgesehen, der Steuerausfall soll durch die Verkehrssteuer der Personenwagen insgesamt kompensiert werden.

Die finanziellen Auswirkungen präsentieren sich folgendermassen: Da die Steuermässigung für höchstens drei Jahre gilt und nur für Personenwagen infrage kommt, die weniger als 115 g CO₂/km beziehungsweise 100 g CO₂/km ausstossen, werden von den im Jahr 2014 geschätzten rund 15 000 neu zugelassenen Fahrzeugen knapp 3450 Fahrzeuge vom Bonussystem begünstigt. Auf dieser Zahl basieren die erhobenen Angaben und die Schätzungen betreffend die Entwicklung des Anteils an Fahrzeugen für die Folgejahre, die von einem Bonus profitieren. Wegen der Ungewissheit über das Ausmass der Zunahme an Fahrzeugen wird in der nachfolgenden Tabelle von einer gleichbleibenden Anzahl an zugelassenen Personenwagen im Kanton Luzern (Stand 2011: 181 000 Personenwagen) ausgegangen. So zeigt sich auch die Entwicklung des Steuersubstrates deutlicher.

Entwicklung des Steuerertrags bei den leichten Motorwagen nach dem Luzerner Modell bei gleichbleibender Anzahl Personenwagen:

Jahr	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024	2026	2028	2030
Bestand Pkw ca.	181000	181000	181000	181000	181000	181000	181000	181000	181000	181000
Altbestand (Pkw zugelassen vor 1. Januar 2010)										
Bestand	147100	116300	88600	64200	43600	27400	16100	9100	5200	3100
Neubestand (Pkw zugelassen nach 1. Januar 2010)										
Bestand	33900	64700	92400	116800	137400	153600	164900	171900	175800	177900
Mittlerer Steuerertrag Gesamtbestand, in Mio. Fr. (wenn Fahrzeugbestand bis 2030 konstant bleibt)										
Steuerertrag	75,2	74,9	74,4	73,7	73,0	72,2	71,2	70,3	69,3	68,5
Bonus	0,0	-0,4	-1,9	-2,5	-2,1	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,5
Steuerertrag Netto	75,2	74,6	72,4	71,2	70,9	69,9	68,9	68,1	67,0	66,0

Die Rabattwerte des heutigen Steuersystems konnten in der Modellrechnung nicht abgebildet werden. Der neue Bonus ist ab 2015 voll ausgeschöpft. Der Steuerertragsvergleich zum Istwert bildet deshalb das Jahr 2016 mit 72,4 Millionen Franken.

Die im Entwurf vorgeschlagenen Steuersätze wurden vom Büro Ernst Basler+Partner AG, Zollikon, berechnet. Nach einem anfänglichen, durch den Wechsel des Steuersystems bedingten Anstieg des Steuersubstrates wird dieses voraussichtlich bis 2020 wieder auf 70,9 Millionen Franken sinken. Dies entspricht dem Stand von 2011. Ab dem Jahr 2021 ist das Steueraufkommen dann gemäss Modellrechnung leicht rückläufig (2030: 66 Mio. Fr.). Die neuen Bonus-Rabatte sind bei der Modellrechnung ab dem Jahr 2014 berücksichtigt. Der Steuerausfall aufgrund der befristeten Steuerermässigung von Personenwagen wird jährlich zwischen 2,1 und 2,5 Millionen Franken betragen. Diesen Rückgang nehmen wir zugunsten eines ökologischeren Steuersystems in Kauf. Diese Bemessungsgrundlage deckt die zukünftig zu erwartende Entwicklung ohne Indexierung ab und ermöglicht eine angemessene Besteuerung des gesamten Personenwagen-Bestands unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte.

4.2 Schwyz Modell

Mit der Motion M 872 beantragte Andrea Gmür-Schönenberger die Prüfung einer Fahrzeugbesteuerung, wie sie im Kanton Schwyz seit dem 1. Januar 2012 gilt (Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011, SRSZ 782.300). Deshalb wurde als zweite Variante ein Modell ausgearbeitet, welches sich auf die Berechnungsgrundlagen Hubraum und Gewicht stützt. Im Kanton Schwyz werden die Verkehrssteuern für Personenwagen aus den Quotienten Leistung^{0,9} dividiert durch Gesamtgewicht^{0,05} multipliziert mit dem Steuerindex berechnet.

In einer Formel dargestellt, sieht diese Bemessungsgrundlage wie folgt aus:

$$\text{Steuerbetrag} = \frac{\text{Leistung}^{0,9}}{\text{Gesamtgewicht}^{0,05}} \times \text{Steuerindex}$$

Der Steuerindex ist ein rechnerischer Wert. Er soll so festgelegt werden, dass der gesamte Steuerertrag im Einführungsjahr neutral ausfällt. In der aktuellen Modellrechnung beträgt der Steuerindex 9,5 Punkte. Er soll jeweils durch den Kantonsrat angepasst werden können (vgl. dazu Kap. 7, Bemerkungen zu § 18a). Im Weiteren soll eine Mindeststeuer von 160 Franken festgesetzt werden. Es ist weder ein Bonus- noch ein Malussystem vorgesehen. Dieses Modell könnte jedoch mit einem Bonussystem, wie es beim Luzerner Modell vorgeschlagen wird (CO₂-Ausstoss), ergänzt werden. Allerdings müsste dann zur Kompensation der Steuerindex leicht angehoben werden.

Eine Steuerreduktion für Elektro- und Hybridfahrzeuge ist im Schwyzer Modell nicht vorgesehen, wäre aber möglich und könnte wie heute auf dem Verordnungsweg geregelt werden (vgl. § 5 Abs. 2 des Verkehrsabgabengesetzes).

Bei diesem Modell ist eine gewisse Nähe zu der Ihnen in der Botschaft B 171 vorgeschlagenen Lösung zu erkennen. Nachteilig ist aber, dass dieses Modell die aktuelle Entwicklung hin zu kleineren, effizienten Motoren und auch in Richtung Elektroantrieb ungenügend berücksichtigt. Dieser Nachteil kann aber durch die vorgesehene Indexierung durch Ihren Rat kompensiert werden. Die Bemessungsgrundlagen können dem Fahrzeugausweis entnommen werden.

Die finanzielle Entwicklung des Steuersubstrats der Verkehrssteuern im Bereich Personenwagen gestaltet sich, ausgehend von einem gleichbleibenden Fahrzeugbestand seit 2011 bis im Jahr 2030 wie folgt:

Jahr	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024	2026	2028	2030
Bestand Pkw ca.	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000	181'000
Altbestand (Pkw zugelassen vor 1. Januar 2010)										
Bestand	147'100	116'300	88'600	64'200	43'600	27'400	16'100	9'100	5'200	3'100
Neubestand (Pkw zugelassen nach 1. Januar 2010)										
Bestand	33'900	64'700	92'400	116'800	137'400	153'600	164'900	171'900	175'800	177'900
Mittlerer Steuerertrag Gesamtbestand, in Mio. Fr. (wenn Fahrzeugbestand bis 2030 konstant bleibt)										
Steuerertrag Netto	72,7	73,8	74,6	75,2	75,5	75,8	76,0	76,0	76,0	75,8

Tabelle Schwyzer Modell: Entwicklung der mittleren Steuer und des gesamten Steuerertrags bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand (Stand 2011).

Beim Schwyzer Modell ergibt sich bei den Personenwagen von 2016 bis 2030 ein geringerer Anstieg des Steuerertrages (1,6% in 14 Jahren).

5 Besteuerung der übrigen Fahrzeugkategorien

5.1 Fahrräder und Motorfahrräder

Fahrräder sind nicht steuerpflichtig. Motorfahrräder sollen wie bisher pauschal besteuert werden. Fahrräder und Motorfahrräder mit elektrischem Antrieb sind jedoch gemäss § 4 Absatz 3 der Strassenverkehrsverordnung vom 9. Dezember 1986 (SRL Nr. 777) bereits heute steuerbefreit und sollen dies auch bleiben.

5.2 Kleinmotorräder und Motorräder

Motorräder sind einspurige Motorfahrzeuge mit zwei Rädern, die nicht Motorfahrer sind, mit oder ohne Seitenwagen (Art. 14 VTS). Die Motorräder tragen trotz der relativ geringen Fahrleistung massgebend zu den Kohlenwasserstoff-Emissionen bei. Denn die Abgasvorschriften für Motorräder sind derzeit deutlich weniger streng als diejenigen für Personenwagen.

Neben dem Hubraum soll zusätzlich der 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 Motorleistung der verschiedenen Motorradklassen sehr nah beieinander liegt.

5.3 Kleinbusse und Gesellschaftswagen

Kleinbusse sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Art. 11 Abs. 2c VTS). Gesellschaftswagen sind schwere Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Art. 11 Abs. 2d VTS). Bei diesen Fahrzeugarten wird nicht mehr die Anzahl Sitzplätze berücksichtigt, sondern das Gesamtgewicht. 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.

5.4 Schwere Motorwagen und Anhänger

Für schwere Motorwagen zum Sachentransport 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. Die Fahrzeuge werden jedoch aufgrund von Euro-Normen in verschiedene Schadstoffklassen eingeteilt. Die Fahrzeughersteller sind verpflichtet, die jeweils höchste entwickelte Norm einzuhalten. Sie gilt für alle Mitgliedstaaten der EU. Die Normen werden regelmässig überprüft und der technischen Entwicklung angepasst. Die Schweiz begann 1995, diese Normen zu übernehmen. Eine neue Euro-Norm wird jeweils nach einer Einführungsphase obligatorisch erklärt.

Es war ursprünglich geplant, für die schweren Motorwagen ein Bonus-Malus-System einzuführen, welches sich der Euro-Normen als Grundlage bedient (vgl. Vernehmlassungsentwurf vom 18. September 2012, Kap. III.4 und III.5). Der Bonus sollte

für Fahrzeuge ab Einführung der neusten Euro-Norm gelten, bis diese Norm obligatorisch erklärt wird. Zunächst hätte die Euro-6-Norm als Bonus-Vorgabe gegolten. Die Einführung dieser neusten Euro-Norm hat sich allerdings verzögert. Erste Fahrzeuge wurden erst im Herbst 2012 zugelassen. Die Zahl der 2013 eingelösten Euro-6-Fahrzeuge kann deshalb nur grob geschätzt werden. Im Moment ist keine neue Euro-Norm in Sicht; es kann noch einige Jahre dauern, bis eine nächste Euro-Norm beschlossen wird. Aufgrund dieser Unsicherheit kann die Euro-Norm nicht als Grundlage für ein Bonussystem dienen. Zudem wurde die LSVA im Juli 2012 um ein Bonusprogramm erweitert. Es soll deshalb auf die Einführung eines Bonussystems für schwere Motorwagen verzichtet werden.

Beim Malus präsentiert sich die Lage der in Frage kommenden Fahrzeuge klarer: Ein Malus würde anfänglich für ungefähr 400 Fahrzeuge aufgrund der Euro-Normen E00, E01 und E02 erhoben. Wegen des Verzichts auf ein Bonussystem soll allerdings auch auf die Einführung eines Malussystems verzichtet werden (vgl. dazu auch Kap. 3.2, Steuerzuschlag für schwere Motorwagen).

Fahrzeugtyp	E00	E01	E02	E03	E04	E05	E00 – E05	E06	übrige	Total
Gesellschaftswagen		9	40	114	23	112	298	1	9	308
Lastwagen	121	52	139	753	187	1163	2415	25	13	2453
Sattelschlepper		8	14	171	63	554	810	9	1	820
Schwere Motorwagen	12	7	31	23	19	92		38	130	
Schwere Sattel-motorfahrzeuge			1	2		3	6			6
Total	121	81	201	1071	296	1851	3621	35	53	3709
Anteil (E00–E05)	3%	2%	6%	30%	8%	51%	100%			
Anteil (Total)	3%	2%	5%	29%	8%	50%	98%	1%	1%	100%

Fahrzeugbestand schwere Motorwagen Kanton Luzern nach Euro-Normen (Stand 30. September 2012).

5.5 Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge

Für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge schlagen wir vor, die Pauschale gemäss den Beratungen der Kommission Wirtschaft und Abgaben zur Botschaft B 171 von 50 auf 70 Franken zu erhöhen. Im Gegenzug werden landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Partikelfilter steuerbefreit. Mit der Steuerbefreiung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit Partikelfilter wird eine weitere Forderung des lufthygienischen Massnahmenplanes erfüllt. Es gibt mittlerweile auch einige Anbieter von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die ab Werk Motoren mit Partikelfilter anbieten.

5.6 Übersicht über die vorgeschlagenen Änderungen

Fahrzeugart	Heute	Luzerner Modell	Schwyzer Modell
Personenwagen	Steuer-PS ¹	Hubraum und Motorleistung Bonus	Hubraum und Gewicht (Bonus als Option)
Motorräder	Steuer-PS ¹	Hubraum und Emissionscode	Hubraum und Emmissionscode
Kleinbusse und Gesellschaftswagen	Sitzplätze	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Motorwagen mit aufgebautem Nutzraum	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Transportanhänger	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Arbeitsmotorwagen, Motorkarren und Traktoren	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht	Gesamtgewicht
Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	Pauschale	Pauschale, mit Partikelfilter steuerbefreit	Pauschale, mit Partikelfilter steuerbefreit

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

6 Finanzielle Auswirkungen

6.1 Entwicklung des Steuersubstrates mit dem Luzerner Modell

Unter Berücksichtigung des leicht rückläufigen Steuersubstrats bei den Personenwagen (vgl. Tabelle in Kap. 4.1) vermindert sich das Steuersubstrat bis 2030 insgesamt leicht. Dies ist jedoch vertretbar und erfüllt den Anspruch an eine haushaltneutrale Gesetzesvorlage. Durch das neue Bemessungssystem wird sich zwar für einige Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien eine höhere Verkehrssteuer ergeben, eine generelle Steuererhöhung zeichnet sich jedoch nicht ab.

6.2 Entwicklung des Steuersubstrates mit dem Schwyzer Modell

Mit dem Schwyzer Modell nimmt das Steuersubstrat bei den Personenwagen bis 2030 um rund zwei Prozent zu (vgl. Tabelle in Kap. 4.2). Unter Berücksichtigung der gleichbleibenden Einnahmen bei den schweren Motorwagen (vgl. Tabelle Kap. 5.4) halten wir diesen Anstieg jedoch für vertretbar.

7 Die Gesetzesänderungen im Einzelnen

Die Steuersysteme für Personenwagen sind in Kapitel 4 erläutert. Nachstehend werden deshalb nur noch diejenigen Änderungen kommentiert, welche sich in den beiden zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfen überschneiden. Kommentiert wird nicht die Änderung gegenüber der Vorlage, die wir Ihnen mit der Botschaft B 171 unterbreitet haben, sondern die Änderung gegenüber dem heutigen Wortlaut des Gesetzes. Wenn sich die Paragrafenummer in den beiden Vorlagen nicht deckt, wird zunächst auf den entsprechenden Paragraphen des Luzerner Modells (Variante 1) Bezug genommen.

§ 5 Steuerbefreiung

Unterabsatz 1a

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

Unterabsatz 1b

Diese Änderung ist redaktioneller Natur. Wie bisher werden Fahrzeuge von öffentlichen oder privaten Transportunternehmen, mit denen fahrplanmäßig konzessionierte 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 fünfmal kleiner, der CO₂-Ausstoss sogar zehnmal kleiner. Eine gänzliche Steuerbefreiung der entsprechenden Fahrzeugkategorie kann einen positiven Anreiz zum Erwerb eines Elektrofahrzeugs schaffen. Eine bloss teilweise Ermässigung schüfe keinen genügenden Anreiz zur Anschaffung eines vergleichsweise teuren Elektrofahrzeugs.

Unterabsatz 1d

Gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 erarbeitet der Kanton ein Anreisystem, das den Einsatz von Partikelfiltern bei landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen fördert. Diesen Anreiz wollen wir mit einer Steuerbefreiung schaffen. Die Partikelfilter 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.

Absatz 2

Gemäss Entscheid des Bundesgerichts sind auch Fahrzeuge von Bundesanstalten steuerpflichtig, wenn diese ausserhalb des Monopolbereichs für sogenannte freie Dienste eingesetzt werden und damit in Konkurrenz zu privaten Anbietern treten (z.B. Express-Post AG; vgl. Urteil 1P.154/2005 des Bundesgerichtes vom 15. Februar 2005). Zur Umsetzung dieses Urteils ist eine Ergänzung für eine anteilmässige Besteuerung im Gesetz notwendig.

§ 5a Steuerermässigung für Personenwagen

(Luzerner Modell, für Schwyzer Modell optional)

Als Grundlage für die befristete Steuerermässigung gilt der jeweilige Ausstoss von CO₂/km eines Personenwagens. Vorgesehen ist, dass anfänglich eine Steuerermässigung von 60 Prozent für Personenwagen mit einem Ausstoss von weniger als 115 g CO₂/km und von 80 Prozent für Personenwagen mit einem Ausstoss von weniger als 100 g CO₂/km gilt. Die Ermässigung soll ab erster Inverkehrsetzung für das laufende und die beiden folgenden Kalenderjahre gelten. Die Grundlage oder die Kriterien für eine Steuerermässigung sollen im Gesetz festgeschrieben werden. Die konkreten CO₂-Werte sollen dagegen aus Gründen der Flexibilität auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Auch umweltfreundliche Fahrzeuge, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Steuerermässigung nach unserem Verkehrsabgabengesetz erfüllten, sollen ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Luzern für den Rest der Dreijahresfrist von der Steuerermässigung profitieren können.

§ 5b Steuerermässigung für Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen

(Luzerner Modell, für Schwyzer Modell mit Delegationsnorm optional)

Absatz 1

Personenwagen mit Alternativantrieb (z.B. Hybrid) und Personenwagen mit alternativen Treibstoffen (z.B. Gas, Wasserstoff, Strom) profitieren seit 2003 von einem grosszügigen Rabatt. Für solche Fahrzeuge ist heute ein fester Betrag von Fr. 41.20 zu bezahlen. Dies entspricht 20 Prozent des tiefsten Steueransatzes. Der Fahrzeugbestand mit Alternativantrieb nahm in den vergangenen zwei Jahren zwar zu, gemessen am Gesamtbestand ist ein Anteil von 0,36 Prozent aber immer noch sehr tief.

Das heutige Bonusystem 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 ohnehin nur der Kilowatt-Tarif zur Anwendung. Es versteht sich von selbst, dass alle diese Fahrzeuge auch von der befristeten Steuerermässigung gemäss § 5a Absatz 1 profitieren, 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 Ansprüche unserer Vorlage in ökologischer Hinsicht. Die Steuerermässigung ist deshalb auf Hybridmodelle zu beschränken, die der besten Effizienzkategorie laut Energie-

etikette angehören und neben einem Verbrennungsmotor auch über einen elektrischen Speicher und Antrieb verfügen. Nach denselben Kriterien wie Hybridfahrzeuge werden Fahrzeuge mit einem Range Extender (Reichweitenverlängerer) besteuert.

Absatz 2

Reine Elektromobile gehören zu den umwelfreundlichsten 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 Absatz 1c steuerbefreit.

Schwyzer Modell

Diese Bestimmung kann nicht wörtlich in das Schwyzer Modell eingebaut werden, da dieses anders als das Luzerner Modell keine separaten kW-Ansätze enthält. Der Regierungsrat könnte mit einer Delegationsnorm ermächtigt werden, für die genannten Fahrzeugkategorien die Steuer zu ermässigen. Eine entsprechende Delegationsnorm findet sich heute in § 5 Absatz 2 des Verkehrsabgabengesetzes. Sie könnte angepasst wie folgt lauten:

«Der Regierungsrat kann die Verkehrssteuer für Fahrzeuge mit Gasantrieb, mit reinem Elektroantrieb oder für Hybridfahrzeuge, die nebst einem Verbrennungsmotor auch über einen elektrischen Speicher und Antrieb verfügen, ermässigen.»

§ 5 Absatz 2 des Verkehrsabgabengesetzes ist in der Verordnung so umgesetzt, dass die Verkehrssteuer für Fahrzeuge mit Elektro-, Gas-, Wasserstoff-, Brennstoffzellen- oder Hybridantrieb 20 Prozent des tiefsten Steueransatzes der entsprechenden Fahrzeugart beträgt. Die Fahrzeughalterinnen und -halter haben nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für eine Vergünstigung erfüllt sind (vgl. § 4a der Strassenverkehrsverordnung). Diese Bestimmung wäre anzupassen, damit die Ermässigung in ihrem Umfang zum allgemeinen Bemessungssystem passen würde.

§ 6 Steuererlass

Sachüberschrift

Bei der Sachüberschrift wurde der Begriff «Ermässigung» gestrichen, um die steuerrechtlichen Begriffe sauber zu entflechten. Beim Steuererlass erfolgt 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. §§ 5a und 5b). Für eine Ermässigung werden Informationen über technische Voraussetzungen der Fahrzeuge berücksichtigt, welche das Strassenverkehrsamt dem Fahrzeugausweis und dem Informationssystem Viacar entnehmen kann. Dies ist für einen Erlass nicht vorausgesetzt.

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 bewährt: Der Begriff «ausschliesslich» wird deshalb durch «mehrheitlich» ersetzt.

§ 12 Bemessungsgrundlagen

Absatz 1

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in den Kapiteln 4.1 und 4.2.

Absatz 2

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

§ 13 Steueransätze

Absatz 1

Zu den Systemen und zur Steuerberechnung für Personenwagen verweisen wir auf unsere Ausführungen in den Kapiteln 4.1 und 4.2.

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 schlechten Emissionskategorie an (Emissionscode 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. Unwirkbare 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 Luftreinhaltung beim Bundesrat den Antrag eingereicht, auch die motorisierten Zweiräder der Abgaswartungspflicht zu unterstellen.

Gemäss Erhebungen des Bundesamtes für Statistik 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 von der Ernst Basler+Partner AG, Zollikon, berechnet. Die Steuerleistung bleibt mit 2,8 Millionen Franken (2008: 2,68 Mio. Fr.) nahezu konstant.

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 fünf Tonnen (t) wegen des Wechsels vom Kriterium «Sitzplatzzahl» zum Kriterium «Gesamtgewicht» keine übermässige Mehrbelastung entstehen.

Tarifbeispiel Gesellschaftswagen und Kleinbus

Gesellschaftswagen/Kleinbus	2009	2012
80 Sitzplätze und 26 t Gesamtgewicht	Fr. 2800.–	Fr. 2200.–
50 Sitzplätze und 22 t Gesamtgewicht	Fr. 1750.–	Fr. 1800.–
17 Sitzplätze und 4,5 t Gesamtgewicht	Fr. 595.–	Fr. 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 (mind. Fr. 2.–, max. Fr. 8.–).

Landwirtschaftlich genutzte Motorfahrzeuge (grünes Kontrollschild) werden heute pauschal mit 50 Franken (neu Fr. 70.–), gewerblich genutzte Traktoren (weisses Kontrollschild) hingegen nach Gesamtgewicht besteuert. Diese unterschiedliche Besteuerung ist sinnvoll, da die Infrastruktur zwar auch von landwirtschaftlich eingesetzten Traktoren belastet wird, Bäuerinnen und Bauern aber oft finanziell an Straßen- genossenschaften beteiligt sind und so bereits Infrastrukturbabgaben lokal bezahlen.

Alle Motoreinachser 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.

§ 14 Steuerzuschlag

Dieser Paragraf soll aufgehoben werden. In beiden Varianten ist bei den Personewagen kein Malus mehr vorgesehen. Auch von der Idee, für die schweren Motorwagen ein Bonus-Malus-System einzuführen, haben wir aus verschiedenen Gründen Abstand genommen. Einerseits ist seit dem Beschluss über unseren Massnahmenplan Luftreinhaltung im Jahr 2008, welcher diese Massnahme vorgesehen hatte, einige Zeit vergangen, und die Anforderungen an die Motoren betreffend Umweltfreundlichkeit sind stark gestiegen. Dies zeigen auch die neuesten Euro-Normen. Andererseits ist diese Massnahme bei vielen Interessenverbänden auf Ablehnung gestossen. Im Sinn einer Kompromissfindung soll deshalb auf Einführung eines Bonus-Malus-Systems bei den schweren Motorwagen verzichtet werden.

§ 15 Übrige Verkehrssteuern

Seit über 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

Es sollen ebenfalls nur sprachliche Präzisierungen vorgenommen werden.

§ 18a Steueranpassung Personenwagen (nur Schwyzer Modell)

Der anfängliche Steuerindex von 9,5 ist ein mathematischer Wert, welcher als Umrechnungsfaktor bestimmt wurde. Damit soll die Steuerneutralität gewährleistet werden.

Um das Steuersubstrat langfristig zu erhalten, ist der Steuerindex an den schweizerischen Landesindex für Konsumentenpreise zu knüpfen. Der Landesindex misst die Teuerung der Konsumgüter in der Schweiz. Der Landesindex zeigt, um wie viel die Konsumgüter gegenüber dem Vormonat, dem Vorjahr oder jedem anderen früheren Zeitpunkt teurer geworden sind. Er ist einer der wichtigsten und am häufigsten angewandten Wirtschaftsindikatoren. Der Landesindex wird monatlich vom Bundesamt für Statistik berechnet. Gegenwärtig liegt der Landesindex bei 99,1 Punkten (April 2013; Stand 2010 = 100 Punkte.). Bei einer Veränderung des Landesindexes um mindestens 5 Prozent kann Ihr Rat den Steuerindex im selben Prozentbereich anpassen: Steigt der Landesindex der Konsumentenpreise um 5 Prozent, kann der Steuerindex um 5 Prozent (0,475) auf 9,975 erhöht werden.

Als Ausgangswert für eine Anpassung der Verkehrssteuer gilt der Stand des Landesindexes der Konsumentenpreise vom 1. Januar 2015, also dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

§ 19a Übergangsbestimmung (Luzerner Modell, für Schwyzer Modell optional)

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

8 Weiterer Revisionsbedarf

Im Gesetz sind die generellen Rahmenbedingungen festzuhalten. Die Einzelheiten wie zum Beispiel die konkreten Voraussetzungen für die befristete Steuerermässigung oder allenfalls die Bestimmung von Fahrzeugkategorien, für die eine Steuerermässigung infrage kommt, sollen dagegen aufgrund einer Delegationsnorm auf Verordnungsstufe festgelegt werden können. Diese Delegationsnorm (z.B. § 5a oder § 15 Luzerner Modell) im Gesetz ist notwendig, damit rechtzeitig auf technische Änderungen und Weiterentwicklungen reagiert werden kann.

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 (§ 4a) aufzuheben beziehungsweise sind dort die aktuell geltenden CO₂-Werte für den Bonus bei den Personenwagen festzulegen. Aufzuheben wäre auch die Bestimmung über den Steuerzuschlag für leichte Motorwagen (§ 4f). Außerdem sind die bisherigen Pauschaltarife für besondere Fahrzeugarten zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

9 Inkrafttreten und Übergangsregelung

Aus praktischen Gründen ist das Inkrafttreten der Änderung auf den Anfang eines Kalenderjahres vorzusehen. Vorgängig muss die Informatikanwendung des Strassenverkehrsamtes (Viacar) angepasst werden. Dafür werden rund vier bis sechs Monate benötigt. Zudem tritt nach § 61 Absatz 3 des Kantonsratsgesetzes vom 28. Juni 1976 (SRL Nr. 30) kein Gesetz vor Ablauf der Referendumsfrist beziehungsweise einer Volksabstimmung in Kraft. Ein Inkrafttreten auf den 1. Januar 2015 ist realistisch.

Die Übergangsregelung bezieht sich lediglich auf die befristete Steuerermässigung (vgl. unsere Bemerkungen zu § 19a).

10 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, unter Berücksichtigung der hier dargelegten Ergänzungen zur Botschaft B 171 dem Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes gemäss Variante 1 zuzustimmen.

Luzern, 4. Juni 2013

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Guido Graf

Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

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 4. Juni 2013,

beschliesst:

I.

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

§ 5 Steuerbefreiung

¹ Von der Steuerpflicht befreit sind

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

² Für Fahrzeuge des Bundes und seiner selbständigen Anstalten, welche auch in Konkurrenz zu privaten Anbietern eingesetzt werden, wird die Steuer anteilmässig erhoben.

§ 5a *Steuerermässigung für leichte Motorwagen mit Benzin- oder Diesel-Motoren (neu)*

¹ Der Regierungsrat ermässigt die Verkehrssteuer für besonders emissionsarme und umweltfreundliche leichte Motorwagen. Massgebende Kriterien für die Ermässigung sind die Anzahl Gramm des Ausstosses von CO₂ pro Kilometer (g CO₂/km) eines Motorwagens und der Stand der Technik. Der Regierungsrat passt die für die Ermässigung massgebenden Werte regelmässig dem Stand der Technik an.

² Die Steuerermässigung gilt für das Jahr der Inverkehrsetzung und die zwei darauf folgenden Jahre. Für leichte Motorwagen, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden, gilt die Steuerermässigung ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Luzern für den Rest der dreijährigen Frist.

§ 5b *Steuerermässigung für Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen (neu)*

¹ Für Fahrzeuge mit Gasantrieb oder für Hybridfahrzeuge, die nebst einem Verbrennungsmotor auch über einen elektrischen Speicher und Antrieb verfügen, beträgt die Steuer die Hälfte der ordentlichen Steuer, wenn sie die Anforderungen gemäss § 5a Absatz 1 erfüllen.

² Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb werden mit Ausnahme der in § 5 Absatz 1c genannten Fahrzeuge nach Motorleistung in Kilowatt besteuert.

§ 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 Motorleistung in Kilowatt (kW),
- b. Motorräder nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³) und Emissionscode,
- c. alle übrigen Motorfahrzeuge und Anhänger nach dem Gesamtgewicht.

² Davon ausgenommen sind die Fahrzeugarten gemäss § 15.

§ 13 Steueransätze

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. 8.-
bis 2400	Fr. 9.-
bis 3500	Fr. 10.-
bis 4600	Fr. 12.-
bis 5500	Fr. 13.-
über 5500	Fr. 14.-
b. Grundsteuer für Motorleistung	Fr. 40.-
Zuschlag pro 10 kW (voll oder angebrochen)	
bis 60	Fr. 14.-
bis 120	Fr. 15.-
bis 175	Fr. 16.-
bis 230	Fr. 19.-
bis 275	Fr. 22.-
bis 305	Fr. 24.-
über 305	Fr. 25.-

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 Emmissionscode	Fr. 9.-
– mit Emissionscode C01	Fr. 8.-
– mit Emissionscode C02 und höher	Fr. 5.-

Die Gesamtsteuer beträgt mindestens 50 Franken.

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

bis 1500 kg Gesamtgewicht	Fr. 280.-
2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 330.-
2500 kg Gesamtgewicht	Fr. 380.-
3000 kg Gesamtgewicht	Fr. 450.-
3500 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.-
4500 kg Gesamtgewicht	Fr. 590.-
6000 kg Gesamtgewicht	Fr. 650.-
8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.-
10000 kg Gesamtgewicht	Fr. 950.-
12000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1100.-

14000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1250.–
16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1400.–
19000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1600.–
22000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1800.–
25000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2000.–
28000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2200.–
29000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2275.–
30000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2350.–

Jede weitere Tonne wird mit 75 Franken zusätzlich besteuert. Das Gesamtgewicht wird auf die nächste Tonne aufgerundet.

⁴ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Transportanhänger

bis	500 kg Gesamtgewicht	Fr. 90.–
	1000 kg Gesamtgewicht	Fr. 120.–
	2500 kg Gesamtgewicht	Fr. 180.–
	5000 kg Gesamtgewicht	Fr. 240.–
	8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 360.–
	12000 kg Gesamtgewicht	Fr. 480.–
	16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 600.–
	20000 kg Gesamtgewicht	Fr. 720.–
	21000 kg Gesamtgewicht	Fr. 750.–
	22000 kg Gesamtgewicht	Fr. 780.–
	23000 kg Gesamtgewicht	Fr. 810.–
	24000 kg Gesamtgewicht	Fr. 840.–
	25000 kg Gesamtgewicht	Fr. 870.–
	26000 kg Gesamtgewicht	Fr. 900.–
	27000 kg Gesamtgewicht	Fr. 930.–
	28000 kg Gesamtgewicht	Fr. 960.–
	29000 kg Gesamtgewicht	Fr. 990.–
	30000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1020.–
	31000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1050.–
	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1080.–
	33000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1110.–
	34000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1140.–

⁵ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorkarren, die nicht landwirtschaftlich genutzt werden,

bis	1000 kg Gesamtgewicht	Fr. 70.–
	2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 140.–
	4000 kg Gesamtgewicht	Fr. 270.–
	8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 400.–
	16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.–
	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 660.–
über	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.–

⁶ Die jährliche Verkehrssteuer für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge beträgt pauschal 70 Franken.

§ 14

wird aufgehoben.

§ 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. Motorfahrräder,
- e. Motorschlitten,
- f. Motoreinachser,
- g. Arbeitsanhänger,
- h. Anhänger für Motorräder und Kleinmotorräder sowie für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge,
- i. landwirtschaftliche Anhänger.

§ 16 *Fahrzeuge mit Händlerschildern*

Für Fahrzeuge, die mit Händlerschildern gefahren werden, sind Kollektivsteuern zu entrichten. Die Steuern für Händlerschilder betragen für

- | | |
|---|-----------|
| a. Motorwagen | Fr. 600.- |
| b. Motorräder | Fr. 200.- |
| c. Kleinmotorräder | Fr. 100.- |
| d. landwirtschaftliche Motorfahrzeuge,
Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger | Fr. 250.- |

§ 17 *Fahrzeuge mit Wechselschildern*

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

² Für jedes Wechselkontrollschild wird zusätzlich eine Pauschalsteuer von höchstens 500 Franken erhoben.

³ Der Regierungsrat legt die Höhe der Pauschalsteuer für die einzelnen Fahrzeugarten fest.

§ 19a *Übergangsbestimmung zur Änderung vom (neu)*

Für leichte Motorwagen, die bis zu zwei Jahre vor Inkrafttreten dieser Änderung erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Steuerermässigung nach § 5a Absatz 1 dieses Gesetzes erfüllt haben, wird die Verkehrssteuer für den Rest der Frist nach dieser Bestimmung ermässigt.

II.

Die Änderung tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Sie unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Entwurf Variante 2 (Schwyzer Modell)

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 4. Juni 2013,

beschliesst:

I.

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

§ 5 Steuerbefreiung

¹ Von der Steuerpflicht befreit sind

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

² Für Fahrzeuge des Bundes und seiner selbständigen Anstalten, welche auch in Konkurrenz zu privaten Anbietern eingesetzt werden, wird die Steuer anteilmässig erhoben.

§ 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
- Personenwagen nach der Leistung in Kilowatt (kW) und dem Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis,
 - Motorräder nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³) und Emissionscode,
 - alle übrigen Motorfahrzeuge und Anhänger nach dem Gesamtgewicht.
- ² Davon ausgenommen sind die Fahrzeugarten gemäss § 15.

§ 13 Steueransätze

- ¹ Die jährlichen Steuern für Motorfahrzeuge, die nach Leistung (kW) und Gesamtgewicht (kg) besteuert werden, werden nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Steuerbetrag} = \frac{\text{Leistung}^{0,9}}{\text{Gesamtgewicht}^{0,05}} \times \text{Steuerindex}$$

Der Steuerindex beträgt 9,50 Punkte und kann durch den Kantonsrat nach § 18a angepasst werden. Die jährliche Mindeststeuer beträgt 160 Franken.

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

- Grundsteuer Fr. 25.–
- Zuschlag pro 50 cm³ (voll oder angebrochen)
 - mit Emissionscode C00 oder ohne Emissionscode Fr. 9.–
 - mit Emissionscode C01 Fr. 8.–
 - mit Emissionscode C02 und höher Fr. 5.–

Die Gesamtsteuer beträgt mindestens 50 Franken.

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

bis	1500 kg Gesamtgewicht	Fr. 280.–
	2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 330.–
	2500 kg Gesamtgewicht	Fr. 380.–
	3000 kg Gesamtgewicht	Fr. 450.–
	3500 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.–
	4500 kg Gesamtgewicht	Fr. 590.–
	6000 kg Gesamtgewicht	Fr. 650.–
	8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.–

10000 kg Gesamtgewicht	Fr. 950.–
12000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1100.–
14000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1250.–
16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1400.–
19000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1600.–
22000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1800.–
25000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2000.–
28000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2200.–
29000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2275.–
30000 kg Gesamtgewicht	Fr. 2350.–

Jede weitere Tonne wird mit 75 Franken zusätzlich besteuert. Das Gesamtgewicht wird auf die nächste Tonne aufgerundet.

⁴ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Transportanhänger

bis	500 kg Gesamtgewicht	Fr. 90.–
	1000 kg Gesamtgewicht	Fr. 120.–
	2500 kg Gesamtgewicht	Fr. 180.–
	5000 kg Gesamtgewicht	Fr. 240.–
	8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 360.–
	12000 kg Gesamtgewicht	Fr. 480.–
	16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 600.–
	20000 kg Gesamtgewicht	Fr. 720.–
	21000 kg Gesamtgewicht	Fr. 750.–
	22000 kg Gesamtgewicht	Fr. 780.–
	23000 kg Gesamtgewicht	Fr. 810.–
	24000 kg Gesamtgewicht	Fr. 840.–
	25000 kg Gesamtgewicht	Fr. 870.–
	26000 kg Gesamtgewicht	Fr. 900.–
	27000 kg Gesamtgewicht	Fr. 930.–
	28000 kg Gesamtgewicht	Fr. 960.–
	29000 kg Gesamtgewicht	Fr. 990.–
	30000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1020.–
	31000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1050.–
	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1080.–
	33000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1110.–
	34000 kg Gesamtgewicht	Fr. 1140.–

⁵ Die jährliche Verkehrssteuer beträgt für Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorkarren, die nicht landwirtschaftlich genutzt werden,

bis	1000 kg Gesamtgewicht	Fr. 70.–
	2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 140.–
	4000 kg Gesamtgewicht	Fr. 270.–
	8000 kg Gesamtgewicht	Fr. 400.–
	16000 kg Gesamtgewicht	Fr. 530.–
	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 660.–
über	32000 kg Gesamtgewicht	Fr. 800.–

⁶ Die jährliche Verkehrssteuer für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge beträgt pauschal 70 Franken.

§ 14

wird aufgehoben.

§ 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. Motorfahrräder,
- e. Motorschlitten,
- f. Motoreinachser,
- g. Arbeitsanhänger,
- h. Anhänger für Motorräder und Kleinmotorräder sowie für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge,
- i. landwirtschaftliche Anhänger.

§ 16 *Fahrzeuge mit Händlerschildern*

Für Fahrzeuge, die mit Händlerschildern gefahren werden, sind Kollektivsteuern zu entrichten. Die Steuern für Händlerschilder betragen für

- | | |
|---|-----------|
| a. Motorwagen | Fr. 600.– |
| b. Motorräder | Fr. 200.– |
| c. Kleinmotorräder | Fr. 100.– |
| d. landwirtschaftliche Motorfahrzeuge,
Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger | Fr. 250.– |

§ 17 *Fahrzeuge mit Wechselschildern*

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

² Für jedes Wechselkontrollschild wird zusätzlich eine Pauschalsteuer von höchstens 500 Franken erhoben.

³ Der Regierungsrat legt die Höhe der Pauschalsteuer für die einzelnen Fahrzeugarten fest.

§ 18a Steueranpassung Personenwagen

¹ Der Kantonsrat ist ermächtigt, die Steuern dieses Gesetzes für Personenwagen dem Landesindex der Konsumentenpreise anzupassen, sofern sich dieser Index um mindestens 5 Prozent verändert. Der Steuerindex wird entsprechend der prozentualen Veränderung des Landesindexes der Konsumentenpreise angepasst.

² Die Steueransätze entsprechen dem Stand des Landesindexes der Konsumentenpreise vom 1. Januar 2015 (Basisindex Dezember 2010 = 100 Punkte).

II.

Die Änderung tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Sie unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Ökologisierung der Verkehrssteuer: Übersicht über die verschiedenen Steuermodelle für Personenwagen

Kriterium	Modell B 171	Luzerner Modell	Schwyzer Modell	Kommentar
Bemessungsgrundlage	60% Hubraum / 40% Leistung	50% Hubraum / 50% Leistung	$\frac{\text{Leistung}^{0,9}}{\text{Gesamtgewicht}^{0,05}} \times \text{Steuerindex}$	
Bonus/Malus	<p>Bonus-System:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Energie-Effizienz-Kategorie A und weniger als 30 g/km CO₂, sind ab Immatrikulationsjahr und die nachfolgenden drei Jahre von der Steuer befreit. <p>Malus-System:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Malus von höchstens 30%, basierend auf dem Emissionscode für diejenigen Personewagen, welche vier oder mehr Stufen tiefer als die für Neufahrzeuge geltende EU-Abgasnorm liegen. 	<p>Es wird ein abgestuftes Bonus-System basierend auf CO₂-Wert vorgeschlagen (kein Malus):</p> <ul style="list-style-type: none"> Steuerreduktion um 60% Rabatt für drei Jahre: 101–115 g CO₂-Ausstoss pro km Steuerreduktion um 80% für drei Jahre: ≤ 100 g CO₂-Ausstoss pro km 	<p>Es ist kein Bonus-Malus-System vorgesehen.</p> <p>Optionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Variante 1:</i> Bonus analog «B 171», ohne Malus. Die Finanzierung erfolgt über die Progression. - <i>Variante 2:</i> Der Regierungsrat legt einen Bonus für bestimmte Fahrzeugkategorien oder Fahrzeuge aufgrund der geltenden Verordnung fest. Beim Malus kann er das nur sehr eingeschränkt. 	<p>Zur Finanzierung müsste bei beiden Varianten für eine Ertragsneutralität die Steuer über die Progression leicht (je nach 2–3%) angehoben werden.</p>

Kriterium	Modell B 171	luzerner Modell	Schwyzer Modell	Kommentar
Ökologischer Wert	Die Kombination Hubraum und Motorleistung steht in engem Zusammenhang mit dem Treibstoffverbrauch. Die Basis für die Beurteilung war die Analyse von 7500 Fahrzeugtypen (KeeF-Daten 1. März 2008).	Dieses Modell wurde von der Dienststelle Umwelt und Energie von allen Modellen als am ökologischsten bewertet. Von allen bewerteten Modellen gibt es den CO ₂ -Ausschluss eines Personenwagens am besten wieder.	Eine ökologische Ausrichtung ist vorhanden, aber klar geringer ausgeprägt als beim Luzerner Modell. Mit einem Bonus-Malus-System wird der ökologische Wert dieser Bemessungsgrundlage gesteigert.	Ein Bonus-Malus-System steigert den ökologischen Wert der Steuersysteme für Personenwagen. Je nach Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems ist dieser Wert höher oder niedriger.

Kriterium	Modell B 171	luzerner Modell	Schwyzer Modell	Kommentar
Besteuerung Altbestand	Besteuerung aller Personenwagen nach einem einheitlichen Steuersystem.	Vorgesehen ist eine umfassende Änderung der Bemessungsgrundlage für alle Personenwagen inklusive Altbestand.	Eine generelle Änderung der Besteuerung (Alt- und Neubestand) ist empfehlenswert.	Gemäss geltender Gesetzgebung darf ein Malus nur bei Neuimmatrikulation oder Halterwechsel erhoben werden. Eine Besteuerung für den Altbestand nach dem bisherigen Steuersystem und für neuimmatrikulierte und ab Halterwechsel nach dem Luzerner Modell oder nach dem Schwyzer Modell ist grundsätzlich machbar. Es führt aber zu Ungerechtigkeiten bei der Steuerbemessung und reduziert die ökologische Wirkung stark.

Kriterium	Modell B 171	luzerner Modell	Schwyzer Modell	Kommentar
Anpassungen und Kompetenz- aufteilung Kantonsrat/ Regierungsrat	Es war ein Bonus vorge- sehen, jedoch ohne periodische Anpassung des CO ₂ -Grenzwertes.	Regelmässige Anpassungen für den Bonus (Definition der CO ₂ -Grenzen) sind zirka alle zwei bis vier Jahre erforderlich. Diese Anpassungen soll der Kantonsrat vornehmen.	Regelmässige Anpassungen für den Bonus (Definition der CO ₂ -Grenzen) sind zirka alle zwei bis vier Jahre erforderlich. Diese Anpassungen soll der Kantonsrat vornehmen.	Regelmässige Anpassungen für die Festlegung des Steuerindex sind erforderlich. Diese Anpassungen soll der Kantonsrat vornehmen.

Kriterium	Modell B 171	luzerner Modell	Schwyzer Modell	Kommentar
Allgemeine Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Das Bonus-System müsste entsprechend den Vorgaben des Bundes periodisch überprüft und angepasst werden. – Das Malus-System hält automatisch Schritt mit der Entwicklung der internationalen Abgas-normen. – Die Daten für die Steuerveranlagung sind für alle Personenwagen vorhanden und im Fahrzeugausweis aufgeführt. – Das Steuersubstrat ist leicht rückläufig. 	<ul style="list-style-type: none"> – Das Bonus-System muss entsprechend den Vorgaben des Bundes periodisch angepasst werden (vorzugsweise von der Exekutive). – Alle Personenwagen können nach demselben Bemessungssystem besteuert werden. Die Daten für die Steuerveranlagung sind für alle Personenwagen vorhanden und im Fahrzeugausweis aufgeführt. – Das Steuersubstrat bleibt bis 2021 stabil und ist anschliessend leicht rückläufig. 	<ul style="list-style-type: none"> – Es handelt sich um eine schwer nachvollziehbare Berechnungsformel. – Der Steuerindex wird im Kanton Schwyz vom Kantonsrat jährlich angepasst. – Alle Personenwagen können nach demselben Bemessungssystem besteuert werden. Die Daten für die Steuerveranlagung sind für alle Personenwagen vorhanden und im Fahrzeugausweis aufgeführt. – Das Steuersubstrat bleibt bis 2021 stabil und ist anschliessend leicht ansteigend. 	



neutral
Drucksache
No. 01-10-020282 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership

