



Regierungsrat

Luzern, 9. Dezember 2020

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 359

Nummer: A 359
Protokoll-Nr.: 1385
Eröffnet: 07.09.2020 / Justiz- und Sicherheitsdepartement i.V. mit Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über die Absichten des Regierungsrates bei der Einführung einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer

Vorbemerkung

Für die in der Anfrage erwähnte Motion Nr. 19.3513 Stefan Müller-Altarmatt vom 9. Mai 2019 beantragt der Bundesrat die Ablehnung. Aus seiner Sicht sei deren Anliegen, nämlich die Umgestaltung der kantonalen Verkehrssteuern nach ökologischen Gesichtspunkten, grundsätzlich erstrebenswert. Da die Bestrebungen zahlreicher Kantone bei der Motorfahrzeugbesteuerung bereits heute energie- und klimapolitische Zielsetzungen verstärkt berücksichtigen würden, sehe der Bundesrat zurzeit keinen weiteren Handlungsbedarf.

Zu Frage 1: Dürfen wir davon ausgehen, dass das Projekt „Ökologisierung der Verkehrssteuer“ unabhängig vom Zeitplan des Planungsberichts zur Energie- und Klimapolitik geprüft wird?

Nein. Der Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik wird aufzeigen, wie der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel im Kanton Luzern gezielt und koordiniert angegangen werden kann. Ein Entwurf zum Planungsbericht wird demnächst in eine breite Vernehmlassung gegeben.

Mit Vorliegen des Vernehmlassungsentwurfs zum Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik liegt auch die notwendige Gesamtsicht über den Handlungsbedarf in allen für den Klimaschutz sowie die Anpassung an den Klimawandel relevanten Bereichen vor. Dies ermöglicht die politische Diskussion über einzelne Massnahmen wie die Ökologisierung der Verkehrssteuern – unter Berücksichtigung anderer Handlungsfelder und im Gesamtzusammenhang mit weiteren Massnahmen.

Zu Frage 2: Wie sieht der Zeitplan zur Prüfung des Projekts „ökologische Verkehrssteuer“ aus? Was sind die Zielsetzungen des Projekts? Wer arbeitet in diesem Projekt mit?

Wie unter Frage 1 ausgeführt, erachten wir es als richtig und wichtig, dass die Ökologisierung der Verkehrssteuern mit den im Planungsbericht beabsichtigten Massnahmen und Kriterien abgestimmt ist. Wenn die Gesamtsicht über den Handlungsbedarf im Klimaschutz mit dem Vernehmlassungsentwurf zum Planungsbericht vorliegt, werden wir basierend darauf

die Arbeiten zur Anpassung der gesetzlichen Grundlagen für eine Ökologisierung der Verkehrssteuern konkret angehen.

Die Zielsetzungen der Ökologisierung der Verkehrssteuern orientieren sich zu einem grossen Teil aus den im Entwurf des Planungsberichts über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern formulierten Zielsetzungen, insbesondere zum Individualverkehr.

Das Projektteam wird sich aus Vertretern des Strassenverkehrsamtes Luzern und Vertretern des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements zusammensetzen. Zur Beratung und insbesondere auch zur Modellierung der Varianten wird externe Unterstützung beigezogen.

Zu Frage 3: Gibt es Trends in der Ökologisierung von Verkehrssteuern? Wenn ja, welche?

Der Touring Club der Schweiz (TCS) hat im Jahr 2018 eine Übersicht über die Bemessungsgrundlagen der kantonalen Verkehrssteuern erstellt (vgl. Beilage, abrufbar unter <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/umwelt-mobilitaet/motorfahrzeugsteuer.php>). Gemäss dieser Zusammenstellung werden heute folgende Bemessungsfaktoren verwendet:

Bemessungsgrundlage	Kantone
Hubraum/Steuer-PS	12: AG, FR, GL, GR, LU , NW, OW, SH, SO, TG, VS, ZG
Gesamtgewicht	7: AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Gesamtgewicht und Leistung	3: SZ, TI, VD
Gesamtgewicht und Hubraum	1: ZH
Leergewicht und CO ₂ -Emission	1: BS
Leistung	1: GE
CO ₂ -Emission	1: NE

Im Jahr 2012 wurde durch ein externes Beratungsunternehmen ein Bericht betreffend Ökologisierung der Verkehrssteuer und Auswirkungen von Bonus-Malus-Systemen angefertigt. Dieser stellte damals einen Trend der Kantone zu einer stärkeren Berücksichtigung der CO₂-Emissionen bei der Besteuerung fest. Allerdings ist zu beachten, dass die Berücksichtigung des Umweltschutzes bei der Revision von Verkehrssteuern bereits seit mehreren Jahren präsent ist.

Zu Frage 4: Welche unterschiedlichen Modelle von ökologischen Verkehrssteuern gibt es in der Schweiz? Worin unterscheiden sich diese? Welches sind deren Vor- und Nachteile?

Eine Besteuerung nur gestützt auf die CO₂-Emissionen wird gemäss TCS-Bericht zurzeit nur in Neuenburg angewendet. Die Kantone BS, BL, GE, GR, SG, TG, TI, VD und ZH berücksichtigen sie mit anderen Faktoren zusammen in ihrem Bonus-Malus-System. Die reine CO₂-Besteuerung hat den Nachteil, dass nicht sämtliche ökologischen Faktoren (Stichwort: Luftverschmutzung) berücksichtigt werden. Gewerblich genutzte Fahrzeuge weisen hohe Emissionen aus (Transport von Personen, Arbeitsgeräten und Material). Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erscheint es uns jedoch nicht sachgerecht, diese Fahrzeuge gleich zu besteuern wie ausschliesslich privat genutzte Fahrzeuge.

Die Energieeffizienzklasse ("Energieetikette"; vgl. <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/personenwagen.html>) wird in den Kantonen BE, FR, GL, NW, OW, SG, TG und ZH als Massstab für eine Vergünstigung (Bonus) oder einen Zuschlag (Malus) verwendet. Dabei richtet sich die Einteilung nicht nur nach dem CO₂-Ausstoss, sondern auch nach dem Gesamtgewicht. Gewerblich genutzte Fahrzeuge werden aufgrund ihrer Bedeutung für

die Wirtschaft durch dieses System entlastet. Allerdings wurden auch schwere Privatfahrzeuge (Geländewagen, SUV) begünstigt. Per 1. Januar 2020 wurde die Methodik zur Berechnung der Energieeffizienz-Kategorien neuer Personenwagen geändert. Bei der Einteilung für die Energieetikette wird das Leergewicht nicht mehr berücksichtigt. Ein weiteres Problem der Energieetikette ist ihre Variabilität: Da sie laufend angepasst wird, ist die Planungssicherheit eingeschränkt.

In den Kantonen Luzern und Tessin wird als Kriterium für Bonus oder Malus die Euro-Emissionskategorie angewendet (vgl. § 14 Abs. 1 Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes; SRL Nr. 776). Diese Abgasnorm enthält zwar nicht die CO₂-Emission, welche als Hauptursache für den Klimawandel gilt, berücksichtigt aber andere Luftschadstoffe wie Kohlenwasserstoffe, Stickstoffoxide und Feinstaub.

Zu Frage 5: Gibt es daraus oder aufgrund anderer Überlegungen bereits erste inhaltliche Erkenntnisse für den Kanton Luzern?

Im Jahr 2013 wurde bereits eine Botschaft zur Ökologisierung der Verkehrssteuern im Kanton Luzern aufgelegt (https://www.lu.ch/downloads/lu/kr/botschaften/2011-2015/b_079.pdf). Darin werden das Luzerner Modell mit einer Berechnung nach Hubraum und Leistung sowie das Schwyzer Modell mit einer Berechnung nach Gewicht und Leistung im Detail dargelegt.

Diese beiden Modelle werden im Kontext der aktuellen technischen und gesellschaftlichen Entwicklung vertieft überprüft. Sollte sich zeigen, dass diese Modelle oder Teile davon die Ziele und Massnahmen aus dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern unterstützen, ist eine Weiterverfolgung denkbar.