

Art. 18^a (neu)**Aufsicht**

Die Aufsicht obliegt der Aufsichtskommission der Ausgleichskasse Glarus, die Oberaufsicht dem Regierungsrat.

Art. 19**Ergänzendes Recht**

Soweit dieses Gesetz, andere kantonale Gesetze und Vollzugsvorschriften des Regierungsrates keine Regelung enthalten, finden die Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über Familienzulagen und des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung als ergänzendes Recht entsprechende Anwendung.

II.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2012 in Kraft.

§ 13 Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

(Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Gesichtspunkten)

Die Vorlage im Überblick

Der Landsgemeinde wird eine Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) unterbreitet, mit welcher die Motorfahrzeugsteuer künftig auch nach ökologischen Gesichtspunkten mit einem Bonus-/Malus-System erhoben wird. Die Vorlage geht auf eine Motion der Grünen zurück, welche dies zusammen mit anderen Parteien in verschiedenen Vorstössen forderte. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer nimmt das mit geringem Verwaltungsaufwand umsetzbare Rabattmodell der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) auf:

- Energieeffiziente Motorfahrzeuge (vorläufig Energieetikette A) können bei Immatrikulation bis maximal drei Jahre ganz oder teilweise von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden.
- Wenig oder nicht energieeffiziente Neuwagen (z.B. Energieetikette F und G) können mit einem unbefristeten Malus bis zu 30 Prozent der Motorfahrzeugsteuer belastet werden (ausgenommen Oldtimer).
- Massgebend ist die Energieetikette des Bundes für Personenwagen.
- Der Hubraum bleibt Bemessungsgrundlage.
- Schwere Lastwagen werden nicht einbezogen.
- Der Regierungsrat kann Elektrofahrzeuge weiterhin von der Motorfahrzeugsteuer befreien.
- Er legt periodisch fest, für welche Fahrzeugklassen welche Ermässigung (Bonus) gewährt bzw. welcher Zuschlag (Malus) erhoben wird und hält dabei den Grundsatz der Saldoneutralität ein.

Die Steuerausfälle von geschätzt 400'000 Franken werden kompensiert durch geringe, aber unbefristete Zuschläge auf Personenwagen der Effizienzkatégorien F und G und auf Personenwagen, die über keine Effizienzkatégorie verfügen.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, der Änderung des EG SVG, welche das Erheben der Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Gesichtspunkten bringt, zuzustimmen.

1. Parlamentarische Vorstösse

Die Grüne Landratsfraktion forderte 2007 eine gesetzliche Grundlage, die es ermöglicht, die Motorfahrzeugsteuer stärker nach ökologischen Gesichtspunkten zu erheben, und die Landratsfraktion der SP verlangte, bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer Dieselfahrzeuge mit Filter zu begünstigen.

1.1. Entwicklung seit Lancierung der Vorstösse

1.1.1. Europa

Einige europäische Staaten fördern umweltfreundliche Fahrzeuge auf steuerlicher Basis. Luxemburg, Schweden, Grossbritannien und Zypern kennen eine auf dem CO₂-Ausstoss basierende Automobilsteuer. Frankreich und Portugal fördern emissionsarme Fahrzeuge mit Einmalzuschüssen beim Autokauf. Die Fördermodelle basieren meist auf Emissionswerten (z.B. CO₂) oder Antriebsarten (z.B. Hybridtechnik) und weisen teils stark progressive Sätze auf, die einen Bonus bis 6000 Euro ermöglichen. Italien begünstigt den Neuwagenkauf unter der Bedingung, dass der alte Wagen verschrottet wird. – Die EU senkte in einem Abkommen den Zielwert für den CO₂-Ausstoss ab 2008/09 auf 140 g/km und gibt verbindliche Absenkziele vor: 2015 120g/km, 2020 95g/km.

1.1.2. Bund und Kantone

Der Bund nimmt Elektromobile und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterstellte Fahrzeuge von der Automobilimportsteuer von 4 Prozent des Normalwerts eines Fahrzeugs aus. Im November 2005 verzichtete der Bundesrat auf eine Revision der Automobilimportsteuer. Derzeit behandelt die federführende Ständeratskommission eine Standesinitiative des Kantons Bern zur Differenzierung der Automobilimportsteuer auf Bundesebene.

Der Bund führte 2002 die Energieetikette für Personenwagen ein. Sie gibt Auskunft über den Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Energieeffizienz sowie über vorhandene Dieselpartikelfilter. Sie kennt sieben Effizienzklassen von A (sehr energieeffizient) bis G (wenig energieeffizient), die sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht des Fahrzeugs orientieren. Sie ist grundsätzlich nur für Personenwagen verfügbar, seit Februar 2009 auch für Occasionsfahrzeuge, welche die Euro-3-Norm erfüllen (Fahrzeuge ab Baujahr 2000), wofür die Typenschein-Nummer benötigt wird. Es handelt sich um eine freiwillige Massnahme, für die keine gesetzliche Pflicht zur Offenlegung seitens des Händlers bzw. Verkäufers besteht.

Der Bund wollte ursprünglich die Energieetikette bis 2011 zu einer Umweltetikette entwickeln, welche Energieeffizienz und Umweltbelastung eines Personenwagens bewertet. Die Energieetikette hätte mit zusätzlichen Informationen zur Umweltbelastung (Ausstoss NO_x und CO₂; Feinstaubpartikel PM₁₀) ergänzt werden sollen. Der Bundesrat verzichtete auf deren Einführung, nachdem das Vorhaben von verschiedenen Verbänden heftig kritisiert worden war und behält die Energieetikette bei, entwickelt diese aber weiter. CO₂-Ausstoss und Treibstoffverbrauch sollen klarer dargestellt und alternative Antriebe (z.B. Elektrofahrzeuge, Biotreibstoffe) einbezogen werden.

2007 erarbeitete die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) – unter Mitwirkung von Vertretern der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen sowie von Experten (insbesondere der ETH Zürich) – ein Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen. Es lässt sich unabhängig von den unterschiedlichen kantonalen Regelungen realisieren und erfordert keine Änderung der Bemessungsgrundlagen. Im November 2007 sprachen sich die Konferenzen der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) sowie der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) für Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien aus und dafür, die Energieetikette bzw. später die Umweltetikette beizuziehen.

Rabattberechtigt wären alle Personenwagen der Effizienzklasse A ab der ersten Inverkehrsetzung. Der Rabatt soll während drei, maximal vier Jahren mindestens 50 und maximal 100 Prozent der kantonalen Motorfahrzeugsteuer betragen und, um Lenkungswirkung zu erreichen, 1000 bis 1200 Franken betragen. Die Umsetzung des Rabattmodells würde mit der Kampagne «Umweltfreundlich Mobil» der BPUK-Ost parallel laufen. Automobilimportsteuer des Bundes und Rabattmodell stützten sich auf dieselben Bemessungsgrundlagen ab, was zu Synergien mit der kantonalen Strassenverkehrssteuer führte und die Lenkungswirkung erhöhte.

Die Vorlage erfüllt den Auftrag des kantonalen Massnahmenplanes Luft 2008. Sie nimmt ebenfalls den in Form der allgemeinen Anregung gehaltenen Memorialsantrag der Grünen «Energieschub für den Kanton Glarus» auf, der unter anderem die Einführung einer umweltsensiblen Motorfahrzeugbesteuerung anregt. Im Dezember 2008 reichte die BDP-Landratsfraktion ein Postulat ein, mit dem sie auch anregt, die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer (für Personenwagen) ausschliesslich aufgrund ökologischer Kriterien zu prüfen.

2. Rechtslage

Die Kantone können Fahrzeuge besteuern und Gebühren erheben (Art. 105 SVG). Das kantonale Einführungsgesetz (Art. 6 und 7 EG SVG) bestimmt, dass die Halter für die im Kanton immatrikulierten Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger jährlich eine Verkehrssteuer zu entrichten haben. Diese bemisst sich für leichte Motorwagen bis zu 3,5 Tonnen nach dem Zylinderinhalt des Fahrzeuges (Hubraum) und für schwere Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach der Nutzlast. Für alle anderen Fahrzeugkategorien bzw. -klassen legt der Landrat in der Verordnung über den Strassenverkehr fest, ob eine Steuer zu entrichten ist und welche Bemessungskriterien anzuwenden sind. Das EG SVG (Art. 15 Abs. 1 und 2) sah eine befristete Steuerbefreiung bzw. optionale hälftige Steuerermässigung für Fahrzeuge mit Elektroenergie für die Jahre 1992 bis 1999 vor, und der Regierungsrat konnte Fahrzeuge mit Alternativenergieantrieb für die Jahre 1992 bis 1996 von der Verkehrssteuer befreien.

3. Ökologisierung Motorfahrzeugsteuer

3.1. Einleitung

Ziel der ökologischen Motorfahrzeugsteuer ist eine Lenkungswirkung beim Kaufentscheid. Die Verbrennung fossiler Treibstoffe führt zur Emission von Kohlendioxid (CO₂) und anderen Schadstoffen, die den Klimawandel massgeblich negativ beeinflussen und die Luft verschmutzen. Ein grosser Teil des Ausstosses ist auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Autofahrende können somit einen beachtlichen Beitrag zu Klima- und Umweltschutz leisten, wenn sie sich für ein verbrauchsarmes und «sauberes» Fahrzeug entscheiden.

Der Forschungsbericht der ETH Zürich, «Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz», belegt, dass monetäre Anreizsysteme den Marktanteil von effizienten und sparsamen Fahrzeugen erhöhen und bezüglich Rabattmodellen eine hohe Akzeptanz besteht. Er nennt Anforderungen an die Rabattmodelle, um möglichst hohe Wirkung zu erzielen: Verbindung mit dem Fahrzeugkauf; substanzielle Höhe; Befristung auf wenige Jahre; gut begründbare Bemessungsgrundlage (Marketingeffekt Fahrzeughändler).

Bei gegen 29'000 Fahrzeugen im Kanton ist eine Lösung mit verhältnismässigem Aufwand anzustreben. Die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer hat sich auf eindeutige, einfach zu handhabende und von den Fahrzeughaltern nachvollziehbare Kriterien bzw. Faktoren abzustützen, weil sich sonst kaum eine Lenkungswirkung ergäbe. Idealerweise sind die Bemessungsdaten aus dem Fahrzeugausweis ersichtlich. Bisher werden die Motorfahrzeugsteuern für die vor allem interessierenden leichten Motorwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach dem Hubraum (Zylinderinhalt) des Motors erhoben. Da sie über dem schweizerischen Mittel liegen, ist von einer Erhöhung und aufgrund der Finanzlage des Kantons von einer Senkung abzusehen. Leitlinie des Vorschlags bildet daher die Wahrung der Neutralität des Steueraufkommens.

3.2. Vernehmlassungsergebnis

3.2.1. Vernehmlassung

In der Vernehmlassung ging die Spannweite von vollständiger Ablehnung (SVP, ACS) über teilweise Zustimmung (Grüne, WWF, VCS) bis zur grundsätzlichen Zustimmung (FDP, SP). Folgende Einwände wurden vorgebracht:

- Der Systemwechsel gehe zulasten weniger gut Verdienender, des Mittelstandes und der Unternehmen, die auf günstige Gebrauchtwagen oder langlebige Autos angewiesen seien. Von der Öko-Autosteuer profitiere nur, wer sich alle zwei Jahre ein neues Auto leisten könne. Der Systemwechsel sei ungerecht und unsozial und bringe keinen messbaren Umweltschutzerfolg. Das Auto dürfe nicht mehrfach besteuert werden. Die Verkehrsabgaben seien primär für Erhalt oder Verbesserung der Verkehrswege zu nutzen.
- Ausschliesslich mit Elektroenergie betriebene Fahrzeuge seien nicht vollständig zu befreien, weil auch sie die öffentlichen Strassen beanspruchten und Lärm erzeugten.
- Die Ermässigung sei für mindestens fünf oder sechs Jahre zu gewähren.
- Das Festhalten am Hubraum als alleinige Bemessungsgrundlage sei abzulehnen; als Basis überzeugten auch weder Hubraum noch Fahrzeuggewicht. Richtig wäre das Abstellen auf das Modell Basel-Stadt, welches jegliche Umweltbelastungen (CO₂, Schadstoffe, Lärm) unabhängig von Gewicht oder Antriebsart aufzeige.
- Die Mali bezüglich Euro-1- und Euro-0-Lastwagen seien zu präzisieren. Ältere z.B. für die Schneeräumung eingesetzte Allrad- und 2-Achs-Lastwagen würden teurer, was letztlich auf die Steuerzahlenden zurückfalle.

3.2.2. Stellungnahme Regierungsrat

Die Vorlage will potenzielle Kaufwillige dazu anreizen, ein möglichst umweltfreundliches Fahrzeug zu kaufen. Es gilt das Mögliche zu realisieren, um die Ziele des Kyoto-Abkommens zu erreichen. An der Verwendung der Steuer ändert nichts. Es wird lediglich eine stärkere Ausrichtung der Bemessungsgrundlagen nach ökologischen Kriterien vorgeschlagen. Allfällige Rabatte sind bei der Motorfahrzeugsteuer dann wirksam, wenn sie grösser als 50 Prozent sind, sofort oder in den ersten drei Jahren nach dem Kauf anfallen und kumulativ 1000 Franken übersteigen. Diese Zielwerte sind mit dem Vorschlag erreichbar.

Wie das Angebot genutzt wird, ist kaum vorauszusagen. Erfahrungen in anderen Kantonen lassen auf rund 2 Prozent des Fahrzeugbestandes schliessen. Solche Anreizsysteme weisen aber ein grosses Bewusstsein bildendes Potenzial auf. Sie zeigen, welches Verhalten erwünscht ist. Anreizsysteme tragen dazu bei, Treibstoffeffizienz beim Autokauf als «erwartet» oder eben als gesellschaftlich erwünscht darzustellen. Anbieter und Hersteller werden angeregt, entsprechende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen und Energieeffizienz populärer zu machen.

Dreijährige Rabattierung ist die Regel. Da der Verbrauchskatalog für die Energieeffizienz alle zwei Jahre überarbeitet wird, kann eventuell ein Fahrzeug nach zwei Jahren nicht mehr zur Kategorie A gehören. Eine Ausdehnung auf fünf bis sechs Jahre oder auf unbeschränkte Dauer widerspräche der Empfehlung der asa. An der Frist von drei Jahren ist festzuhalten. Keinen Sinn macht ein Malus bei Veteranen-Fahrzeugen, bei denen keine Lenkungswirkung zu erwarten ist.

Hinsichtlich des Malus bei den Nutzfahrzeugen geht es um Ermessensfragen, die in die Zuständigkeit des Regierungsrates verwiesen werden. Dieser bestimmt je nach Bedarf und Entwicklung von Technologie und Umweltbelastung die Ansätze; die Obergrenze wird im Gesetz festgelegt. Andere Modelle mit Umweltbelastungspunkten kommen nicht mehr in Frage, weil der Bundesrat auf die Umweltetikette verzichtete, welche die benötigten Daten bereit gestellt hätte.

3.3. Umsetzung

3.3.1. Hubraum bleibt primäre Bemessungsgrundlage

Der Hubraum eines Verbrennungsmotors beeinflusst den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoss. Fahrzeuge mit grösserem Hubraum verbrauchen für die gleiche Leistung mehr Treibstoff. Dies spricht für das Beibehalten des Hubraums als Bemessungsgrundlage. Mit zunehmendem Gewicht steigt meist die Motorenleistung, wobei der Hubraum in der Regel im Verhältnis stärker zunimmt. Deshalb bräuchte eine Besteuerung nach Gesamtgewicht bei Personenwagen keine verursachergerechtere Besteuerung, sondern sie gleiche die Steuer für leichtere und schwerere Personenwagen einander an. Ein Wechsel auf das Fahrzeuggewicht könnte zudem der Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge entgegenlaufen, weil eine Familie mit einem schadstoffarmen, aber schweren Van deutlich mehr Verkehrssteuern bezahlte, als der Besitzer eines starken aber leichten Sportwagens mit hohem Schadstoffausstoss. So könnte sich die Ökologisierung tatsächlich als sozial und familienfeindlich erweisen.

Das vorgeschlagene System führt Modelle aller Fahrzeugklassen in der besten Kategorie A auf; auch der Landwirt kann ein bedarfsgerechtes, sparsames und energieeffizientes Fahrzeug finden. Unser Gebirgskanton weist einen hohen Anteil an Allradfahrzeugen auf; in der Kategorie A stehen rund 60 Fahrzeuge zur Auswahl. Das Bemessungskriterium Hubraum ist als amtliches Datenmerkmal für jedes Fahrzeug in Fahrzeugausweisen und Datenbanken vorhanden. Es hat sich bewährt, ist einfach und verständlich. Auch im Interesse einer einfachen Umsetzung der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern rechtfertigt sich eine Systemänderung nicht; eine solche wäre mit erheblichem administrativem Aufwand verbunden, wie die Erfahrungen anderer Kantone belegen. Nach wie vor stellen zehn Kantone auf den Hubraum und nur sieben auf das Fahrzeuggewicht ab. Als nicht geeignet erweist sich ebenfalls die Bemessung allein nach Schadstoffausstoss. – Es wird am Hubraum als Bemessungsgrundlage festgehalten.

3.3.2. Rabattmodell

Es ist ein Anreiz für den Kauf bzw. den raschen Umstieg auf emissionsarme Motorfahrzeuge zu schaffen. Dies lässt sich am einfachsten mit einem Rabattsystem realisieren, das bei sparsamen Motorfahrzeugen eine Verkehrssteuerermässigung (Bonus) bietet. Rabattmodelle stossen gemäss der ETH-Studie grundsätzlich auf hohe Akzeptanz. Durch gezielte Förderung des Kaufs neuer Fahrzeuge würde auch der Occasionsmarkt schneller mit energieeffizienten und sparsamen Fahrzeugen versorgt. Teilweise dürften sogar nachfolgende Fahrzeughalter von der Steuerreduktion profitieren, weil die Reduktion an das Fahrzeug gebunden ist.

Das Rabattmodell soll vor allem A-Fahrzeuge und allenfalls B-Fahrzeuge für den Kauf attraktiver zu machen. Sie sind effizienter und verbrauchen weniger Treibstoff. Der Rabatt wird den durchschnittlichen Verbrauch der Personenwagenflotte senken. Die Tabelle zeigt Durchschnittswerte für die in der Schweiz 2008 verkauften Personenwagen. Leergewicht, Hubraum, Verbrauch und CO₂-Emissionen steigen von der Kategorie A bis G an. Der Durchschnitt liegt im Bereich der Energieeffizienzkategorien C und C/D.

Energieeffizienz-kategorie	Anteile Neuwagen 2008 %	Leergewicht kg	Hubraum ccm	Treibstoff-verbrauch l/100km	CO ₂ -Emission g/km
A	16,9 %	1302	1553	5,1	130
B	23,9 %	1372	1668	6,2	153
C	25,3 %	1476	1826	7,1	174
D	18,0 %	1545	1964	7,9	193
E	7,5 %	1690	2357	9,0	219
F	4,1 %	1690	2567	9,8	234
G	4,2 %	1810	3507	11,9	279
Total/Mittelwert	100,0 %	1473	1908	7,1	175

Wird das Rabattmodell eingeführt, dürfte bei den Neuwagen der Anteil an A-Fahrzeugen um etwa 2 bis 3 Prozent steigen. Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen der Neuwagen würden um knapp 1 Prozent sinken. Das mag zwar bescheiden tönen, aber dieser Effekt kumuliert seine Wirkung Jahr für Jahr. Im CO₂-Gesetz und mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls hat sich die Schweiz vorgenommen, die CO₂-Emissionen zu verringern.

Die Steuerausfälle von (geschätzt) 400'000 Franken werden kompensiert durch geringe, aber unbefristete Zuschläge (Malus) auf neu zugelassenen Personenwagen der Effizienzkategorien F und G und auf Personenwagen, die über keine Effizienzkategorie verfügen. Personenwagen der Effizienzkategorien B bis E werden wie bisher besteuert.

Nicht in das neue Rabattsystem einbezogen werden schwere, gemäss geltendem Recht nach Nutzlast besteuerte Lastwagen.

3.3.4. Elektro-, Hybridfahrzeuge, neue Fahrzeugklassen

Beibehalten bleibt die Begünstigung der Elektrofahrzeuge, weil an der Förderung dieser Technologie ein Interesse besteht und die Autoindustrie auf Druck der Politik beginnt, vermehrt entsprechende Produkte auf den Markt zu bringen. Dies rechtfertigt das Fördern dieser teureren Fahrzeuge mittels Steuerbefreiung während fünf Jahren. Hybridfahrzeuge werden wie bisher nach Hubraum besteuert und sind rabattberechtigt, wenn sie der Kategorie A oder B angehören, was vom Regierungsrat festzulegen sein wird.

Das Landverkehrsabkommen mit der EU führte neue Definitionen der Fahrzeugarten ein (Art. 10 ff. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS). Diese Neueinteilung ist zu beachten.

3.3.5. Dieselpartikelfilter

Die Forderung nach energie- und umwelteffizienten Fahrzeugen wird vom Markt mit zunehmendem Tempo erfüllt. Heute sind keine Neufahrzeuge mit Dieselmotor ohne Partikelfilter mehr erhältlich. Die dazu vorgebrachte Forderung ist somit durch den technischen Fortschritt gegenstandslos geworden.

4. Rechtliche Ausgestaltung

Grundlegende und wichtige Bestimmungen sind durch die Landsgemeinde in Form eines Gesetzes zu erlassen (Art. 69 Abs. 1 Kantonsverfassung, KV) und Art und Umfang kantonaler Steuern in einem Gesetz festzulegen (Art. 50 Abs. 1 KV). Darunter fallen Vorschriften betreffend Kreis der Abgabepflichtigen, Gegenstand und Bemessungsgrundlagen der Abgabe in den Grundzügen sowie allfällige erhebliche Ausnahmen davon. Die Landsgemeinde kann ihre Befugnisse dem Landrat oder dem Regierungsrat übertragen, sofern die Ermächtigung auf ein bestimmtes Gebiet beschränkt und nach Zweck und Umfang näher umschrieben wird (Art. 69 Abs. 3 KV).

Für das Rabattmodell mittels Bonus-/Malus-System ist die Bemessung des individuellen Steuerrabatts oder -zuschlags in den Grundzügen auf Gesetzesstufe zu regeln. Die Details hingegen sollen in die Regelungskompetenz des Regierungsrates fallen, namentlich wegen des Bedürfnisses nach rascher und flexibler Anpassung im Falle erheblicher Änderung des Steueraufkommens. Im Übrigen ist der Regierungsrat bereits ermächtigt, nähere Vorschriften über die Steuerpflicht zu erlassen, und teils kann gar das Strassenverkehrsamt über Steuerermässigung oder Steuerbefreiung entscheiden.

4.1. Änderung Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Artikel 7; Höhe und Berechnung der allgemeinen Steuer

Die Fahrzeugkategorien werden an die Begriffe des EG-Rechts angepasst. Statt von leichten Motorwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ist von den Fahrzeugklassen M1, M2 und N1 bis 3,5 Tonnen, und statt von schweren Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht von den Fahrzeugklassen N2 oder N3 die Rede (Art. 10 f. und 12 f. und Anhang VTS). Hubraum bzw. Nutzlast bleiben die massgeblichen Bemessungskriterien.

Dem Landrat wird die Kompetenz für das Festsetzen der Steuern für die anderen Fahrzeugkategorien belassen (Art. 7 Abs. 3). Die im Anhang zur Verordnung über den Strassenverkehr angeführten Fahrzeugkategorien werden nicht einbezogen, d.h. diese Fahrzeuge werden nicht unter Berücksichtigung von ökologischen Kriterien veranlagt. Die Kategorien M1, M2 und N1 bis 3,5 Tonnen und N2 und N3 machen den weitaus überwiegenden Teil der verkehrenden Motorfahrzeuge aus (ein Drittel des Energieverbrauchs der Schweiz findet im Individualverkehr statt und davon fast 70% im motorisierten Personenverkehr). Über die bezeichneten Kategorien wird somit der grösste ökologische Effekt erreicht. Die in der landrätlichen Verordnung erfassten übrigen Spezialfahrzeuge sind vernachlässigbar.

Artikel 8; Steuerbefreiung, Steuerermässigung nach Ermessen

Die Ausnahmen von der subjektiven Steuerpflicht, die sich ausschliesslich auf die Haltereigenschaft beziehen, werden abschliessend behandelt. Es wird präzisiert, dass lediglich die öffentlich-rechtlichen Korporationen generelle Steuerbefreiung geniessen, nicht aber die übrigen Korporationen (Abs. 1 Bst. c im Sinne von Art. 59 Abs. 3 ZGB). – Die im Vernehmlassungsentwurf vorgesehene Befreiung von ausschliesslich mit Elektroenergie angetriebenen Fahrzeugen, ist aus gesetzessystematischen Gründen separat zu regeln (Art. 8^a).

Artikel 8^a; Ökologische Steuerermässigung, ökologischer Steuerzuschlag

Die Ökologisierung stützt sich auf das von der KKJPD und der BPUK empfohlene Muster-Rabattmodell der asa. Es ist effektiv und lässt sich schlank umsetzen. Verzichtet wird jedoch auf die Ökologisierung bei den Motorwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, also bei den Lastwagen.

Als Bonuskriterium für besonders energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge eignet sich die Energieetikette. Halter von Motorfahrzeugen der besten Kategorien (z.B. A- und B-Fahrzeuge) sind ab der ersten Inverkehrsetzung für 36 Monate von der kantonalen Verkehrssteuer befreit. Aufgrund aktueller Zahlen würden rund 1190 Halter von A-Personenwagen davon profitieren. In den ersten Folgejahren wird die Zuwachsrate 1 bis 3 Prozent betragen; danach dürfte der Anteil abnehmen. Motorfahrzeuge mit alternativen Antrieben (wie Hybridfahrzeuge) und Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen (Gas, Bio) werden grundsätzlich wie benzin- oder diesel-betriebene Fahrzeuge behandelt. Massgebend für einen Steuerrabatt ist ihre Zuordnung zu einer Effizienzklasse. Fahrzeuge ohne Bewertung der Effizienzklasse (z.B. bei Direktimporten) unterliegen grundsätzlich einem Malus. Es kann allerdings ein Antrag auf Malusbefreiung bzw. Rabatt beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt gestellt werden, wenn das Fahrzeug einer rabattberechtigten Effizienzklasse entspricht. Die Beweislast liegt allerdings beim Halter oder der Halterin. Es müssten geeignete Beurteilungsgrundlagen vorliegen, mit denen das Fahrzeug ohne weiteren Mess- und Prüfaufwand einer Effizienzklasse zugeordnet werden kann.

Da wegen der sehr technischen Materie und der Saldoneutralität die Bonuskriterien ändern können, ist eine rasche und unkomplizierte Anpassung der Einflussgrössen nötig. Es soll der Regierungsrat die Details des Steuerrabattes in einer Verordnung regeln. Für diese Regelungskompetenz hat das Gesetz Grundsätze und Umfang festzuschreiben. Dem Regierungsrat ist zu ermöglichen, allenfalls Fahrzeuge der zweitbesten Kategorie (B-Fahrzeuge) in den Genuss einer Ermässigung (statt einer Befreiung) kommen zu lassen. Eine wegen Ablaufs nicht mehr anwendbare Bestimmung ermächtigte ihn bisher mit Alternativenergie angetriebene Fahrzeuge für fünf Jahre von der Verkehrssteuer zu befreien (Art. 15 Abs. 2 EG SVG). Ihm wurden somit bereits Rechtsetzungskompetenzen im Bereich Verkehrssteuerrecht übertragen und dies hat sich bewährt.

Die befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge soll er ganz oder teilweise weiterhin anwenden können (Abs. 2). Bisher wurden nur wenige Fahrzeuge mit Elektromotor immatrikuliert. Sie haben auf das Steuervolumen von gegen 10 Millionen Franken keinen Einfluss. Der Grossteil von ihnen verkehrt in Braunwald. Da diese Antriebsart keine fossilen Brennstoffe verbraucht und als Zukunftstechnologie erachtet wird («Charta von Luzern»), ist es vertretbar, Elektrofahrzeuge für weitere Jahre gänzlich von der Verkehrssteuer zu befreien. Damit wird eine Forderung aus dem Massnahmenplan Luft 2008 erfüllt.

Ähnliches gilt für die Belastung mit einem Malus (Abs. 3); der Regierungsrat kann für bezüglich Umwelt und Verbrauch schlechte, neu immatrikulierte Fahrzeuge (d.h. Neuwagen, aber keine Occasionen) einen unbefristeten Zuschlag erheben; er hat dies aufgrund periodischer Beurteilung der ökologischen und steuerlichen Entwicklung per Verordnung zu regeln. Der Malus soll dabei lediglich die Ausfälle durch die Boni ausgleichen.

Artikel 11^a; Strafbestimmungen

Oft werden Motorfahrzeuge nach der ersten Zulassung abgeändert. Bereits ein «sound-optimierter» Auspuff verändert Abgasverhalten und Verbrauchswerte des Fahrzeuges massgeblich. Es wäre stossend, wenn für so abgeänderte Fahrzeuge der Öko-Rabatt eingestrichen werden könnte. Das Nichtmelden von meldepflichtigen Änderungen am Fahrzeug kann mit Busse bis 10'000 Franken bestraft werden (Art. 219 Abs. 2 Bst. f VTS). Nicht geahndet wird damit aber das Hinterziehen der kantonalen Motorfahrzeugsteuer zufolge Wegfalls der Rabattberechtigung aufgrund technischer Änderungen. Die Ahndung dieses Rechtsbruchs ist mit einer kantonalen Strafbestimmung zu ermöglichen. Gleiches gilt, wenn ein umgebautes oder abgeändertes Fahrzeug deswegen in eine Malus-Klasse fällt und der verantwortliche Fahrzeughalter dies dem Strassenverkehrsamt nicht meldet.

Artikel 15; Vorgabe betreffend befristete Steuerbegünstigung aufheben

Der Artikel kann gänzlich aufgehoben werden, weil die befristeten Massnahmen infolge Zeitablaufs hinfällig geworden sind bzw. teils neu geregelt werden und die Strafsteuerbestimmung in eine eigenständige kantonale Strafnorm (Art. 11^a) überführt wird.

Inkrafttreten

Die Vorlage sollte innert eines halben Jahres nach der Verabschiedung durch die Landsgemeinde umgesetzt sein, also am 1. Januar 2012 in Kraft treten.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die ökologische Verkehrssteuerreform ausschliesslich mit Rabattgewährung umzusetzen, verursachte Verkehrssteuerausfälle. Auf diese Gelder kann der Kanton nicht verzichten. Die Ausfälle lassen sich nicht genau abschätzen, da die Lenkungswirkung des Rabattmodells auf das Konsumverhalten nicht vorausgesagt werden kann. Es wird mit einem jährlichen Einnahmefehl von geschätzten 400'000 Franken gerechnet, der mit einem Malus bzw. mit einem Zuschlag kompensiert werden muss. Energie-ineffiziente Fahrzeuge mit hohem Verbrauch sind mit einem Malus bis maximal 30 Prozent der gesetzlich festgesetzten allgemeinen Verkehrssteuer zu belegen. Die Maluszahl wird durch die jährliche Umklassifizierung (Überprüfung Energieetikette) etwa gleich bleiben. Systemwirksamkeit und Ansätze werden vom Regierungsrat periodisch zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sein.

Die Umsetzung der Revision im Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt wird einmalige Kosten von 80'000 bis 90'000 Franken und jährlich wiederkehrende Kosten von 14'000 bis 15'000 Franken verursachen. Die Vorlage hat keine personellen Konsequenzen, da der Projektaufwand vor allem beim externen EDV-Leistungserbringer anfallen wird; immerhin muss das System getestet und abgenommen werden.

6. Beratung der Vorlage im Landrat

6.1. Kommission

Die landrätliche Kommission Finanzen und Steuern unter Kommissionspräsident Thomas Kistler, Niederurnen (Glarus Nord), befasste sich mit der Vorlage. Eintreten auf die Vorlage war grossmehrheitlich unbestritten. Der Ökologie sei mehr Gewicht beizumessen, so wie es einige Kantone bereits machten. Kritisch wertete eine Minderheit die Folgen für Occasionsfahrzeuge: Die vorgesehene Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern werde deswegen wenig Nutzen bringen.

Das Festhalten am Hubraum bei Personenwagen als Bemessungsfaktor wurde in Frage gestellt und stattdessen der CO₂-Ausstoss vorgeschlagen. Störend wäre, ein Fahrzeug mit grossem Hubraum, aber bestem Wert (Etikette A) innerhalb seiner Referenzgruppe von der Steuer zu befreien, da es trotzdem einen beachtlichen CO₂-Ausstoss und hohen Benzinverbrauch aufweise, während für ein kleineres Fahrzeug mit weniger Hubraum, weniger CO₂-Ausstoss und weniger Benzinverbrauch unter Umständen die normale Steuer bezahlt werden müsste. Eine Subkommission nahm sich dieser Frage an. Sie empfahl jedoch bezüglich dem Hauptbemessungskriterium Hubraum beim Vorschlag des Regierungsrates zu bleiben: Eine Steuerumstellung sei schwer zu vermitteln und der durchschnittliche CO₂-Ausstoss bei Neuzulassungen sinke stark, womit man die Werte laufend anpassen müsste, um den Steuerertrag etwa gleich zu halten. Dies werfe viele Fragen auf und führe zu Unsicherheiten und vermehrter Bürokratie. Gegen eine Besteuerung nach CO₂-Ausstoss spreche auch, dass die erforderlichen Werte nur für rund 15'500 Personenwagen verfügbar seien; für die anderen 3500 Fahrzeuge müsste ein anderes Kriterium zur Anwendung gelangen, was komplizierend wirkte. Zudem werde die Energieetikette auf Mitte 2011 überarbeitet und den CO₂-Ausstoss stärker gewichtet. Damit erübrige sich eine Speziallösung für Hybridfahrzeuge, weil diese über eine Energieetikette verfügten,

im Unterschied zu den ausschliesslich mit Elektroenergie betriebenen Fahrzeugen. – Die Kommission schloss sich mehrheitlich dieser Empfehlung an den Landrat an.

Diskutiert wurde, ob eine geringfügige (5 – 8%) Steuererhöhung – die Motorfahrzeugsteuer sei letztmals 1992 angepasst worden – oder ein Malus-System die durch den Bonus verursachten Steuerausfälle ausgleichen solle. Die Kommissionsmehrheit sprach sich gegen die Steuererhöhung und für das Malus-System aus; die Motorfahrzeugsteuern lägen bereits über dem schweizerischen Durchschnitt.

Hingegen wurde der Verzicht auf den Einbezug der Lastwagen in die Vorlage aufgenommen. Es seien keine Lastwagen mehr erhältlich, welche die Euro-Normen nicht erfüllten, und viele ältere Lastwagen seien bereits mit Partikelfiltern ausgerüstet. – Die Steuerbefreiung bzw. -ermässigung zugunsten von Elektrofahrzeugen im Gesetz zu regeln sei angesichts ihrer marginalen Bedeutung dem Regierungsrat zu übertragen.

Zu klären war, ob sich die Belastung mit einem Malus auf Occasions-Personenwagen erstrecken solle oder – wie beim Bonus – nur auf Neuwagen zu beschränken sei; es würden beide Systeme angewandt. Die Kommission beantragte, in Abweichung von der Vorlage des Regierungsrates, einen Malus nur auf Neuwagen (aber unbegrenzt) und bis maximal 30 Prozent der ordentlichen Motorfahrzeugsteuer einzuführen.

6.2. Plenum

Der Landrat stellte sich hinter die Kommissionsfassung. Die Vorlage löse zwar nicht alle ökologischen Sorgen, setze aber das Machbare um und weise in die richtige Richtung. Man müsse mangels eines einfach umsetzbaren besseren Systems bei der Bemessung nach Hubraum und bei der Energieetikette des Bundes bleiben, die ausserdem bald verbessert werde. Richtig sei das Bonus-/Malus-System, das als griffig, einfach und gerecht bezeichnet werden könne. – Ein Antrag, es sei auf den Malus zu verzichten, da er die auf grosse Fahrzeuge Angewiesenen (Gewerbetreibende, Landwirte, Familien) bestrafe, wurde abgelehnt. Es gebe grosse energieeffiziente Fahrzeuge, die keinem Malus unterlägen. Zudem sei die Ökologisierung kostenneutral umzusetzen, was einen Malus erfordere, wollten nicht die Steuern erhöht werden. – Betreffend Malus nur für Neuzulassungen und Verzicht auf Einbezug schwererer Nutzfahrzeuge folgte der Landrat stillschweigend den Empfehlungen seiner Kommission.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, der so bereinigten Vorlage zuzustimmen.

7. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, nachstehender Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr zuzustimmen:

Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2011)

I.

Das Einführungsgesetz vom 5. Mai 1985 zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) wird wie folgt geändert:

Art. 7 Sachüberschrift, Abs. 1 Ingress, Abs. 2 Ingress

Höhe und Berechnung der allgemeinen Steuer

¹ Die Steuer für Motorwagen (Klassen M₁, M₂ und N₁) bis 3,5 t Gesamtgewicht beträgt pro Jahr:

² Die Steuer für Motorwagen (Klassen N₂ oder N₃) über 3,5 t Gesamtgewicht beträgt pro Jahr:

Art. 8 Sachüberschrift, Abs. 1 Bst. c

Steuerbefreiung, Steuerermässigung nach Ermessen

¹ (Von der Strassenverkehrssteuer sind befreit:)

c. die Gemeinden, öffentlich-rechtlichen Korporationen und Zweckverbände für Fahrzeuge, die ausschliesslich der Feuerwehr, dem Krankentransport, dem Strassenunterhalt und Forstwesen oder dem Zivilschutz dienen.

Art. 8^a (neu)*Ökologische Steuerermässigung, ökologischer Steuerzuschlag*

¹ Motorfahrzeuge bestimmter Klassen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1, die ökologische Vorgaben insbesondere an die Energieeffizienz, Emissionsarmut oder Sparsamkeit erfüllen, können während maximal 36 Monaten, beginnend ab der Erstimmatrikulation, ganz oder teilweise von der Verkehrssteuer befreit werden.

² Der Regierungsrat kann Elektrofahrzeuge, welche ausschliesslich mit Elektroenergie betrieben werden, ganz oder teilweise von der Bezahlung der Motorfahrzeugsteuer befreien.

³ Motorfahrzeuge bestimmter Klassen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1, die aufgrund schlechter Abgaswerte oder hoher Umweltbelastungen ökologisch unerwünschte Wirkung entfalten, können beginnend ab Erstimmatrikulation mit einem Zuschlag (Malus) von maximal 30 Prozent der allgemeinen Verkehrssteuer belastet werden. Davon ausgenommen sind Veteranenfahrzeuge (Zulassungscode 180).

⁴ Der Regierungsrat legt bei Bedarf periodisch fest, für welche Fahrzeugklassen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 in welchem Umgang eine Ermässigung (Bonus) gewährt bzw. ein Zuschlag (Malus) erhoben wird. Er beachtet dabei den Grundsatz der Saldoneutralität von Ermässigungen und Zuschlägen.

Art. 11^a (neu)*Strafbestimmungen*

¹ Wer nach Inanspruchnahme der Ermässigung gemäss Artikel 8^a sein Fahrzeug so umbaut oder verändert, dass die Anspruchsvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind, und es unterlässt, das Wegfallen der Anspruchsberechtigung der kantonalen Strassenverkehrsbehörde zu melden, hat neben der ordentlichen Steuer eine Busse im doppelten Umfang der Ermässigung zu bezahlen.

² Wer sein Fahrzeug so umbaut oder verändert, dass es zum Zeitpunkt der Veränderung maluspflichtig wäre, und es unterlässt, das Entstehen der Zahlungspflicht der kantonalen Strassenverkehrsbehörde zu melden, hat neben der ordentlichen Steuer eine Busse im doppelten Umfang des Malus zu bezahlen.

Art. 15*Aufgehoben.***II.**

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2012 in Kraft.