



Bericht des Regierungsrats zur Wirkung des Rabattsystems bei der Strassenverkehrssteuer sowie Botschaft zur Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

4. Februar 2014

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht zur Wirkung des Rabattsystems bei der Strassenverkehrssteuer sowie eine Botschaft zur Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Paul Federer

Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

A. Bericht des Regierungsrats zur Wirkung des Rabattsystems bei der Strassenverkehrssteuer	3
I. Ausgangslage.....	3
1. Gesetzesrevision per Januar 2009	3
1.1 Verursachergerechte Besteuerung.....	3
1.2 Mischsystem von Fahrzeug-Gesamtgewicht und Motoren-Hubraum	3
1.3 Rabattmodell gestützt auf die Energieetikette	3
2. Auftrag	4
II. Prüfung.....	4
3. Wirkung des Rabattmodells.....	4
3.1 Zahlen	4
3.2 Umfrage	5
3.3 Schlussfolgerung	5
4. Entwicklung Steuerausfälle bzw. -einnahmen	6
4.1 Bonus / Malus	6
4.2 Prognosen im Zeitpunkt der Einführung	6
4.3 Aktualisierung der Energieetikette	6
4.4 Tatsächliche Entwicklung	7
4.5 Schlussfolgerung	8
Kantonsratsbeschluss.....	10
B. Botschaft zur Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern	10

A. Bericht des Regierungsrats zur Wirkung des Rabattsystems bei der Strassenverkehrssteuer

I. Ausgangslage

1. Gesetzesrevision per Januar 2009

Am 4. Dezember 2008 verabschiedete der Kantonsrat ein neues Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (GDB 771.2), das auf den 1. Januar 2009 in Kraft trat. Es wurden teilweise veraltete Bestimmungen der Strassenverkehrsgesetzgebung aktualisiert und die Besteuerung der Sattelmotorfahrzeuge angepasst.

Schwerpunkt der Revision bildete die Umsetzung des Anliegens der Förderung von energieeffizienten Personenwagen. Mit dem Ziel der Ökologisierung wurden entsprechende Anpassungen bei der Besteuerung der Personenwagen untersucht, die sich im Kanton Obwalden nach der Hubraumstärke bemisst. Es wurde die Einführung einer verursachergerechten Besteuerung, eines Mischsystems von Besteuerung nach Fahrzeug-Gesamtgewicht und Motoren-Hubraum sowie die Einführung eines Rabattmodells geprüft. Die ersten beiden Varianten wurden verworfen, da sie sich als untauglich erwiesen. Stattdessen wurde die Einführung eines Rabattmodells beschlossen, das sich auf die Energieetikette stützt. Nachfolgend werden die drei Varianten wie sie in der Botschaft des Regierungsrats zur Gesamtrevision der Strassenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzgebung vom 2. September 2008 ausgeführt wurden, nochmals kurz zusammengefasst erläutert.

1.1 Verursachergerechte Besteuerung (Botschaft vom 2. September 2008, Ziff. 2.2)

Verursachergerecht bedeutet, dass die externen Kosten des Strassenverkehrs beziffert und internalisiert (d. h. auf die einzelnen Fahrzeuge überwältzt) werden. Externe Kosten im Strassenverkehr werden z. B. durch Unfälle, Lärm, Beeinträchtigung der Gesundheit, Schäden an Gebäuden, usw. verursacht. Die Abklärungen ergaben, dass allein die Datenerhebung für die Feststellung der externen Kosten nicht mit vernünftigem Aufwand durchführbar wäre. Weiter wurde festgestellt, dass ein politischer Konsens über die richtige Interpretation dieser Daten und deren Einfluss auf die Besteuerung kaum zu erreichen wäre.

1.2 Mischsystem von Fahrzeug-Gesamtgewicht und Motoren-Hubraum (Botschaft vom 2. September 2008, Ziff. 2.3.4)

Ausgangspunkt der Prüfung dieses Systems war die Annahme, dass grosse und daher schwere Fahrzeuge die Luft in stärkerem Mass belasten als leichtere. Die Analyse zeigte jedoch, dass auch vergleichsweise leichte Fahrzeuge einen relativ hohen CO₂-Ausstoss aufweisen können. Gleichzeitig gibt es schwere Fahrzeuge, die deutlich sauberer sind als leichte. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass sich der Schadstoffausstoss weder direkt dem Gewicht noch direkt dem Hubraum eines Fahrzeuges entnehmen lässt und somit eine Besteuerung im Mischsystem weder ökologischer noch unökologischer ist als eine Besteuerung ausschliesslich nach Hubraum oder ausschliesslich nach Gewicht

1.3 Rabattmodell gestützt auf die Energieetikette (Botschaft vom 2. September 2008, Ziff. 2.4.1)

Seit März 2003 muss bei allen zum Verkauf angebotenen Personenwagen eine Energieetikette angebracht sein. Die Etikette informiert über den Treibstoffverbrauch in Liter/100 km, den CO₂-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht. Es werden sieben Effizienzkatégorien (A bis G) unterschieden. Als Basis für die Festlegung der mittleren Kategorie D dient der durchschnittliche Verbrauch in kg/100 km pro Durchschnittsgewicht aller in der Schweiz zum Verkauf angebotenen Neuwagentypen. Die Kategorien werden so festgelegt, dass höchstens ein Siebtel der Fahrzeuge in die Kategorie A fällt, die für die energie-

effizienten Fahrzeuge steht. Der Kategorie G gehören die vergleichsweise verschwenderischen Fahrzeuge an. Die Etiketle wird jährlich durch das Bundesamt für Energie aktualisiert.

Zur Förderung von energieeffizienten Personenwagen wurde entschieden, dass Halter und Halterinnen von Fahrzeugen der Kategorie A während drei Jahren ab der ersten Inverkehrsetzung vollumfänglich von der Verkehrssteuer befreit werden. Fahrzeuge der Kategorie B erhalten während zwei Jahren ab erster Inverkehrsetzung eine Steuerreduktion von 50 Prozent (Art. 3 Gesetz über die Strassenverkehrssteuern).

Die Ökologisierung der Verkehrssteuer sollte ertragsneutral ausgestaltet werden, weshalb als Ausgleich bei den vergleichsweise verschwenderischen Personenwagen der Kategorie G sowie bei Personenwagen, die keiner Kategorie angehören (in den nachfolgenden Tabellen als „leer“ bezeichnet), ein Zuschlag von Fr. 60.– auf die Verkehrssteuer erhoben wird (Art. 8 über die Strassenverkehrssteuern). Mit dieser steuerlich unattraktiven Ausgestaltung der energieineffizienten Personenwagen sollte zudem eine Lenkungswirkung erreicht werden.

2. Auftrag

Ziel der Einführung des Rabattsystems war die Förderung von energieeffizienten Personenwagen. Mit Art. 22 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern wurde das Sicherheits- und Justizdepartement beauftragt, innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes eine Wirkungsprüfung vorzunehmen und dem Kantonsrat Bericht zu erstatten.

Gemäss Botschaft ist Auskunft zu geben, ob der Anreiz zum Kauf von Personenwagen der Effizienzategorie A und B Wirkung zeigt und eine entsprechende Verschiebung stattgefunden hat. Weiter ist Auskunft zu geben über die Entwicklung der damit verbundenen Steuerausfälle auf der einen und den gestützt auf Art. 8 erzielten Mehreinnahmen auf der anderen Seite.

II. Prüfung

3. Wirkung des Rabattmodells

Die Frage ist, ob die Steuerbefreiung bzw. Steuererleichterung der Personenwagen der Effizienzategorien A und B seit 2009 dazu beigetragen haben, dass seither mehr Personenwagen dieser Kategorien gekauft werden. Antworten zu dieser Frage können zum einen die zahlenmässige Entwicklung der eingelösten Personenwagen sowie zum anderen eine Umfrage zum Kaufverhalten liefern.

3.1 Zahlen

Der Fahrzeugbestand hat sich in den letzten Jahren wie in allen Kantonen kontinuierlich erhöht. Wurden im Kanton Obwalden im Jahr 2010 noch 19 202 eingelöste Personenwagen gezählt, sind es im Jahr 2014 bereits 20 974 Personenwagen. Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Fahrzeugbestandes verteilt auf die verschiedenen Effizienzategorien auf. Es wird dabei auf die Effizienzategorie im Zeitpunkt der Einlösung eines Fahrzeuges abgestellt.

Wie die Tabelle zeigt, waren 2010 noch die meisten Fahrzeuge den Kategorien D (2 873) und C (2 864) zuzuordnen, während vier Jahre später die Kategorien C (3 593) und B (3 319) an der Spitze liegen. Die grösste Zunahme ist im Bestand bei der Kategorie B festzustellen (+1 048), gefolgt von der Kategorie A (+775).

Bestand Personenwagen in absoluten Zahlen, nach Effizienzkategorie im Zeitpunkt der Einlösung:

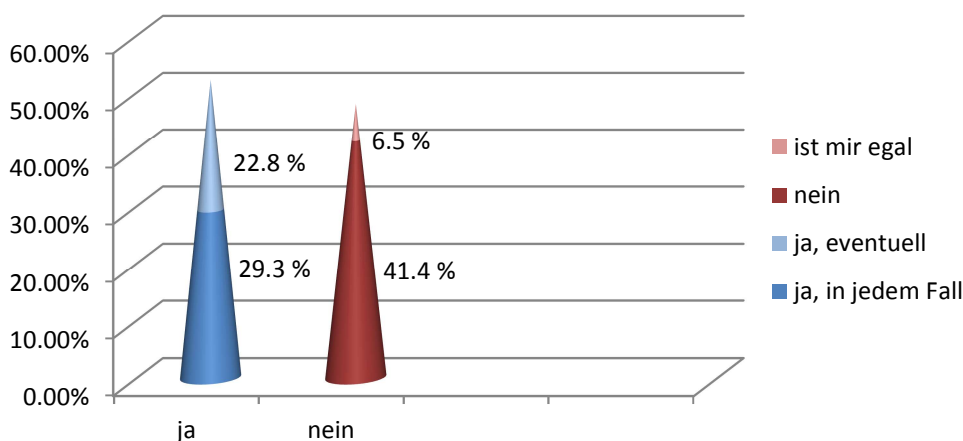
EEKat.	2010	2011	2012	2013	2014	Diff. 2010-2014	Diff. in Prozent
A	1 556	1 814	2 038	2 172	2 331	+775	+49.8
B	2 271	2 582	2 849	3 143	3 319	+1 048	+46.1
C	2 864	3 095	3 166	3 374	3 593	+729	+25.5
D	2 873	3 006	3 029	3 121	3 198	+325	+11.3
E	2 625	2 702	2 671	2 604	2 569	-56	-2.1
F	1 448	1 540	1 585	1 679	1 706	+258	+17.8
G	1 237	1 452	1 548	1 621	1 750	+513	+41.5
leer	4 328	3 722	3 265	2 899	2 508	-1 820	-42.1
Total	19 202	19 913	20 151	20 613	20 974	+1 772	+9.2

3.2 Umfrage

Auf eine Umfrage bei den Haltern und Halterinnen, die seit 2010 einen Personenwagen der Kategorie A oder B eingelöst haben, zur Frage, ob das Kriterium der Steuerbefreiung bzw. -erleichterung beim Autokauf massgebend war, wurde aus Gründen der Verhältnismässigkeit verzichtet. Der Aufwand zur Durchführung einer solchen Umfrage wäre zu hoch. Stattdessen wird auf eine Umfrage zurückgegriffen, die das Verkehrssicherheitszentrum Obwalden/Nidwalden (VSZ) auf seiner Homepage (www.vsz.ch) eingerichtet hat und an welcher sich Besucher und Besucherinnen dieser Website per Mausklick beteiligen können.

Die Frage lautet: *Verändert eine allfällige Steuerersparnis Ihr Kaufverhalten bei einem Fahrzeugwechsel?*

Per 31. Dezember 2013 haben 933 Personen an dieser Umfrage des VSZ teilgenommen. Davon hat ein Anteil von 52,1 Prozent angegeben, dass eine Steuerersparnis Einfluss hat auf ihr Kaufverhalten; sei es auf jeden Fall oder eventuell. 47,9 Prozent gaben an, dass dies keinen Einfluss hat, bzw. dass es ihnen egal ist.



Das Ergebnis dieser Umfrage wird von der Geschäftsleitung des VSZ bestätigt. Die Gespräche und Anfragen am Schalter würden zeigen, dass Fahrzeughalter und -halterinnen, die von der Möglichkeit einer Steuerersparnis Kenntnis haben, diesen Umstand bei der Anschaffung eines Autos in die Überlegungen einbeziehen.

3.3 Schlussfolgerung

Die Wirkung des Rabattmodells lässt sich nicht gestützt auf klare Fakten nachweisen. Vielmehr müssen Indizien wie die Entwicklung der eingelösten Personenwagen in den verschiedenen

Effizienzkategorien sowie eine Internet-Umfrage herangezogen und interpretiert werden. Diese sprechen dafür, dass der Steuererlass bzw. die Steuererleichterung beim Kaufentschluss eines Personenwagens eine Rolle spielt und zumindest als eines von mehreren Kaufkriterien berücksichtigt wird. In diesem Sinne zeigt das Rabattmodell zur Förderung von energieeffizienten Personenwagen Wirkung und ist beizubehalten.

4. Entwicklung Steuerausfälle bzw. -einnahmen

4.1 Bonus / Malus

Das Rabattmodell sieht gestützt auf die Energieetikette folgende Steuerersparnisse bzw. -zuschläge vor (Art. 3 und 8 Gesetz über die Strassenverkehrssteuern). Bei Personenwagen der

- Kategorie A während drei Jahren seit Inverkehrsetzung eine Steuerreduktion von 100 Prozent (Bonus),
- Kategorie B während zwei Jahren seit Inverkehrsetzung eine Steuerreduktion von 50 Prozent (Bonus),
- Kategorie G und solchen ohne Kategorie einen Steuerzuschlag von Fr. 60.– (Malus).

4.2 Prognosen im Zeitpunkt der Einführung

Bei Einführung des Rabattmodells war davon ausgegangen worden, dass dieses zu Steuerausfällen von rund Fr. 314 000.– pro Jahr führen wird. Die Ökologisierung der Verkehrssteuer sollte indessen ertragsneutral ausfallen, weshalb beschlossen wurde, dass die vergleichsweise verschwenderischen Personenwagen einen Zuschlag bezahlen sollten. Im Jahr 2008 waren 1 260 Fahrzeuge der schlechtesten Kategorie G sowie 4 450 Fahrzeuge ohne Kategorie (leer) eingelöst. Mit einem Zuschlag von Fr. 60.– auf diesen insgesamt 5 710 Fahrzeugen konnte ein zusätzlicher Steuerertrag von rund Fr. 343 000.– generiert werden, der den Steuerausfall der Bonus-Fahrzeuge auffing (vgl. Botschaft Ziff. 2.5.1 und 2.5.2).

4.3 Aktualisierung der Energieetikette

Die Energieetikette wird jährlich aktualisiert. Das bedeutet, dass sich die Effizienzkategorie bereits eingelöster Fahrzeuge entsprechend ändern und im Folgejahr zu einer Einstufung in eine tiefere Kategorie führen kann. Die laufende Anpassung der Effizienzkategorie hat somit gesamthaft eine Verschiebung der eingelösten Fahrzeuge in die unteren Kategorien zur Folge. Dies zeigt nachfolgende Tabelle, die einerseits den Fahrzeugbestand mit der Kategoriezuordnung im Zeitpunkt der Einlösung und andererseits den Fahrzeugbestand mit der aus den Vorjahren aktualisierten Kategorie ausweist.

EE-Kat.	2011		2012		2013		2014	
	EEKat. Einlösung ¹	EEKat. aktualisiert ²	EEKat. Einlösung ¹	EEKat. aktualisiert ²	EEKat. Einlösung ¹	EEKat. aktualisiert ²	EEKat. Einlösung ¹	EEKat. aktualisiert ²
A	1 814	557	2 038	425	2 172	405	2 331	361
B	2 582	1 325	2 849	1 130	3 143	681	3 319	362
C	3 095	2 083	3 166	1 704	3 374	1 712	3 593	1 143
D	3 006	2 456	3 029	2 011	3 121	2 133	3 198	2 127
E	2 702	2 490	2 671	2 047	2 604	2 177	2 569	2 406
F	1 540	2 755	1 585	3 476	1 679	3 878	1 706	4 071
G	1 452	4 656	1 548	6 188	1 621	6 739	1 750	8 009
leer	3 722	3 591	3 265	3 170	2 899	2 888	2 508	2 495
Total	19 913	19 913	20 151	20 151	20 613	20 613	20 974	20 974

¹ Anzahl Fahrzeuge, die bei der Einlösung in dieser EEKat. waren. Die Einlösung kann aber bereits Jahre vorher erfolgt sein. Die EEKat. im Zeitpunkt der Einlösung ist aber noch relevant für die Steuerbefreiung (Bonus).

² Anzahl Fahrzeuge, mit der aktualisierten Zuordnung. Die Zuordnung in eine andere EEKat. ist nur relevant für den Steuerzuschlag (Malus für Kat. G sowie „leer“) nicht aber für die Steuerbefreiung (Bonus).

Mit Blick auf die Besteuerung hat diese Verschiebung einzig in Bezug auf die Kategorie G Relevanz, da bei diesen Fahrzeugen ein Steuerzuschlag von Fr. 60.– erhoben wird. Die Anzahl Fahrzeuge ohne Kategoriezuordnung (leer), die ebenfalls einen Zuschlag zu leisten haben, ist rückläufig, da je länger die Energieetikette eingeführt ist, es desto weniger Fahrzeuge gibt, die nicht erfasst sind. Keinen Einfluss hat die Verschiebung auf die Besteuerung der Fahrzeuge, die im Zeitpunkt ihrer Einlösung der Kategorie A oder B zugehören. Sie erhalten die Steuerreduktion während drei bzw. zwei Jahren, auch wenn sie aufgrund der Aktualisierung der Energieetikette zwischenzeitlich in eine tiefere Kategorie fallen.

4.4 Tatsächliche Entwicklung

Aufgrund der jährlichen Aktualisierung nimmt die Anzahl der Fahrzeuge der Kategorie G erheblich zu. Zum Zeitpunkt der Einführung (2008) waren 1 260 Personenwagen der Kategorie G zugehörig, 2011 waren es bereits 4 656 und aktuell zählt die Kategorie 8 009 Personenwagen. Diese Zunahme führt zu entsprechenden Mehreinnahmen, die über den Erwartungen liegen.

Die Entwicklung der Steuerausfälle (EEKat. A und B) sowie der Steuerzuschläge (EEKat. G und „leer“) zeigt nachfolgende Tabelle. Die erzielten Mehreinnahmen, als Differenz zwischen Steuerzuschlägen und Steuerausfällen, sind jährlich gestiegen und liegen aktuell bei rund Fr. 442 000.–. Über die Jahre 2011 bis 2014 summierte sich der Mehrertrag auf insgesamt rund Fr. 1 307 000. –.

2010*		
EEKat.	Anzahl ¹	Betrag steuerfrei
A	1 556	171 747.50
B	2 271	59 707.50
Total Steuerbefreiung		231 455.00
2011		
EEKat.	Anzahl ¹	Betrag steuerfrei bzw. Zuschlag
A	1 814	189 111.50
B	2 582	70 622.00
G	4 656	280 500.00
leer	3 591	216 000.00
Total Steuerbefreiung		259 733.50
Total Steuerzuschlag		496 500.00
Differenz bzw. Mehrertrag		236 766.50
2012		
EEKat.	Anzahl ¹	Betrag steuerfrei bzw. Zuschlag
A	2 038	204 234.00
B	2 849	74 193.50
G	6 188	371 520.00
leer	3 170	190 560.00
Total Steuerbefreiung		278 427.50
Total Steuerzuschlag		562 080.00
Differenz bzw. Mehrertrag		283 652.50

2013		
EEKat.	Anzahl ¹	Betrag steuerfrei bzw. Zuschlag
A	2 172	166 464.50
B	3 143	66 921.50
G	6 739	404 400.00
leer	2 888	173 280.00
Total Steuerbefreiung		233 386.00
Total Steuerzuschlag		577 680.00
Differenz bzw. Mehrertrag		344 294.00
2014		
EEKat.	Anzahl ¹	Betrag steuerfrei bzw. Zuschlag
A	2 331	138 749.00
B	3 319	49 234.00
G	8 009	480 660.00
leer	2 495	149 700.00
Total Steuerbefreiung		187 983.00
Total Steuerzuschlag		630 360.00
Differenz bzw. Mehrertrag		442 377.00

Zusammenzug 2011 - 2014	
Total Steuerbefreiung	959 530.00
Total Steuerzuschlag	2 266 620.00
Differenz bzw. Mehrertrag	1 307 090.00

*für das Jahr 2010 sind die Zuschläge auf den Personenwagen der EEKat. G und leer aus EDV-technischen Gründen (Neueinführung des Systems cari) nicht bekannt.

¹ Anzahl EEKat. A und B: Anzahl Fahrzeuge mit dieser Kategorie bei Einlösung des Fahrzeugs. Aufgrund der laufenden Anpassung der Effizienzkategorien erhalten jedoch nicht mehr alle Fahrzeuge eine Steuerbefreiung. Anzahl EEKat. G und „leer“: Anzahl Fahrzeuge mit aktualisierter Kategorie (relevant für Malus).

Die über vier Jahre erzielten Mehreinnahmen von rund Fr. 1 307 000.– sind der Staatskasse zugekommen. Sie werden verwendet für den Neu- und Ausbau sowie den Unterhalt der Kantonsstrassen, für die Aufwendungen der Kantonspolizei, für Massnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und für die Verkehrserziehung (Art. 16 Gesetz über die Strassenverkehrssteuern).

4.5 Schlussfolgerung

Um das Ziel der Ertragsneutralität der auf 2009 in Kraft gesetzten Ökologisierung der Verkehrssteuer künftig einzuhalten, ist das Rabattmodell anzupassen. Auf Grundlage der Steuerentwicklung 2011 bis 2014 werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

Bei Personenwagen der

- Kategorie A während vier Jahren seit Inverkehrsetzung eine Steuerreduktion von 100 Prozent (Bonus),
- Kategorie B während drei Jahren seit Inverkehrsetzung eine Steuerreduktion von 100 Prozent (Bonus),
- Kategorie G und solchen ohne Kategorie einen Steuerzuschlag von Fr. 45.– (Malus).

Die Steuerbefreiung für Fahrzeuge der Kategorien A und B soll erhöht werden, um den Anreiz zum Kauf energieeffizienter Autos nochmals zusätzlich zu stärken. Hingegen ist der bisherige Steuerzuschlag von Fr. 60.– für Fahrzeuge der Kategorie G sowie Fahrzeuge ohne Kategorienzuordnung auf Fr. 45.– zu reduzieren.

Rückblickend betrachtet hätte diese Steuerbefreiung bzw. dieser Malus zu folgenden Steuer ausfällen bzw. Steuererträgen geführt:

	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014
Total Steuerbefreiung	464 015.00	494 892.50	422 717.50	332 701.00	1 714 326.00
Total Steuerzuschlag	372 375.00	421 560.00	433 260.00	472 770.00	1 699 965.00
Differenz bzw. Mehrertrag	-91 640.00	-73 332.50	10 542.50	140 069.00	-14 361.00

Damit wäre die Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems über die letzten vier Jahre betrachtet nahezu ertragsneutral gewesen und dem erklärten Ziel der Ertragsneutralität wäre entsprochen worden.

Für die Gewährleistung einer langfristigen Ertragsneutralität ist es zentral, auf erneute Veränderungen in der Entwicklung des Fahrzeugbestands reagieren zu können. Die entsprechenden Zahlen verändern sich laufend, wobei auch unabhängige Faktoren (z. B. preisliche Anreize der Hersteller) unter Umständen Einfluss auf den Fahrzeugbestand haben können. Das Sicherheits- und Justizdepartement wird die Garagisten in geeigneter Weise über die Änderungen des Rabattsystems informieren. Nach einer Laufzeit von weiteren fünf Jahren bedarf es einer erneuten Überprüfung der Wirkung des Rabattmodells.

Beilage:
– Beschlussantrag

B. Botschaft zur Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2

Die Steuerbefreiung für Fahrzeuge der Kategorien A und B soll erhöht werden, um den Anreiz zum Kauf energieeffizienter Autos nochmals zusätzlich zu stärken. Personenwagen, die im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung der besten Effizienzklasse angehören waren bisher für 36 Monate ab der ersten Inverkehrsetzung zu 100 Prozent von der Steuer befreit. Neu wird die Steuerbefreiung auf 48 Monate erhöht (Abs. 1). Personenwagen, die im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung der zweitbesten Effizienzklasse zugeordnet sind, waren bisher für 24 Monate zu 50 Prozent steuerbefreit. Neu sind diese Fahrzeuge während 36 Monaten zu 100 Prozent steuerbefreit (Abs. 2).

Art. 3 Abs. 5 (neu)

Die geltenden Bestimmungen des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern weisen in Bezug auf die Besteuerung von Elektrozweirädern (E-Bikes) sowie von Elektrofahrzeugen Ungereimtheiten auf, die zu bereinigen sind.

Zweiräder, die für die Fortbewegung Tretleistung benötigen und zusätzlich Unterstützung durch einen Elektromotor bieten, gelten als Elektrozweiräder (E-Bikes). Je nach Motorleistung werden diese in Leicht-Motorfahrräder und Motorfahrräder eingeteilt.

Als Leicht-Motorfahrräder gelten E-Bikes mit einem Motor von maximal 500 W Leistung. Sie dürfen eine Höchstgeschwindigkeit mit Tretunterstützung von 25 km/h erreichen (Art. 18 Bst. b Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS, SR 741.41]). Ein Kontrollschild oder ein Fahrzeugausweis sind für diese E-Bikes nicht erforderlich (Art. 72 Abs. 1 Bst. k Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [VZV, SR 741.51]). Leicht-Motorfahrräder haben gemäss kantonalem Gesetz über die Strassenverkehrssteuern keine Steuern zu bezahlen.

E-Bikes mit einem Motor bis maximal 1000 Watt Leistung gelten hingegen als Motorfahrräder. Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit mit Tretunterstützung von maximal 45 km/h (Art. 18 Bst. a VTS). Für die Zulassung zum Verkehr sind für diese E-Bikes ein Kontrollschild sowie ein Fahrzeugausweis notwendig (Art. 90 VZV). Als Motorfahrräder haben sie zudem eine Verkehrssteuer von Fr. 12.50 zu bezahlen (Art. 6 Abs. 1 Bst. b i.V.m. Anhang Ziff. 6.4 Gesetz über die Strassenverkehrssteuern).

Die Erfahrungen des VSZ zeigen, dass es für die Halter und Halterinnen der schnelleren E-Bikes nicht nachvollziehbar ist, weshalb sie Strassenverkehrssteuern zu bezahlen haben, während die langsameren E-Bikes nicht steuerpflichtig sind. Die Erhebung der Steuer von Fr. 12.50 stösst auf Unverständnis. Zudem stellt sich die Frage, ob dieser Betrag in Anwendung von Art. 7 Bst. b des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern, wonach die Verkehrssteuer für Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf 30 Prozent der Normalsteuer zu ermässigen ist, nicht sogar noch zu reduzieren wäre. Nach gängiger Praxis des VSZ wird die Ermässigung nicht gewährt, da davon ausgegangen wird, dass der Gesetzgeber diese Bestimmung nicht für E-Bikes vorgesehen hat. Ob diese Auslegung richtig ist, wäre im Rahmen der vorliegenden Evaluation zu klären.

Es wird indessen vorgeschlagen, sämtliche E-Bikes unabhängig von der Motorleistung gleich zu behandeln und von der Verkehrssteuer zu befreien. Dieser Schritt lässt sich zum einen mit der

Umweltverträglichkeit dieser Fahrzeuge rechtfertigen. Denn mit einem herkömmlichen Benzinmotor angetriebene Motorfahräder stellen für die Umwelt eine ungleich höhere Belastung dar als E-Bikes. Zum anderen sind E-Bikes gerade auch bei weniger sportlichen oder älteren Menschen beliebt und motivieren diese, sich per Fahrrad fortzubewegen und sich körperlich zu betätigen.

Art. 7 Abs. 1 Bst. b

Nach Art. 6 Abs. 2 Bst. e werden Elektrofahrzeuge nach pauschalen Ansätzen besteuert, wobei die Ansätze in Ziff. 6.5 Anhang des Gesetzes festgelegt sind. Gleichzeitig sieht Art. 7 Bst. b vor, dass die Verkehrssteuer für Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf 30 Prozent der Normalsteuer zu ermässigen ist. Mit Blick auf die Regelung der Pauschalbesteuerung bleibt für die Anwendung für eine Ermässigung nach Art. 7 Bst. b kein Raum mehr, weshalb in letztere Bestimmung der Hinweis auf die Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu streichen ist.

Art. 8 Abs. 1 und 2

Der Zuschlag (Malus auf EEKat. G und „leer“) von bisher Fr. 60.– auf die Normalsteuer wird auf Fr. 45.– reduziert. Damit wird eine ertragsneutrale Ausgestaltung der Ökologisierung der Verkehrssteuer angestrebt.

Art. 22 a (neu)

Die Wirkungsprüfung des Rabattsystems nach fünf Jahren hat gezeigt, dass Prognosen über die Entwicklung der Fahrzeugbestände in den verschiedenen Effizienzkategorien schwierig sind. Es ist daher sinnvoll, die mit dem Rabattsystem verbundenen Steuerausfälle und die mit dem Malus verbundenen Mehreinnahmen nach fünf Jahren erneut auszuwerten. Das Sicherheits- und Justizdepartement wird entsprechend beauftragt, die Wirkung der Massnahmen nach Art. 3 und 8 dieses Gesetzes zu überprüfen und darüber dem Regierungsrat und dem Kantonsrat Bericht zu erstatten.

Inkrafttreten

Der Regierungsrat wird bestimmen auf wann der Nachtrag in Kraft treten wird. Aufgrund der noch notwendigen technischen Anpassung für die Umsetzung ist eine Inkraftsetzung des Nachtrags auf den 1. Januar 2015 vorgesehen.

Eine Übergangsregelung für die mit diesem Nachtrag vorgesehenen Änderungen ist nicht notwendig. Der Nachtrag gilt ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens. Die Neuregelung betreffend Steuerbefreiung gemäss Art. 3 gilt ab Inkrafttreten des Nachtrags, auch wenn der Stichtag, d.h. die erste Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs in der Vergangenheit liegt. Für Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor Inkrafttreten des Nachtrags liegt, wirkt die geplante längere und höhere Steuerbefreiung anteilmässig für die verbleibende Zeit.

Beispiel 1: Fahrzeug EEKat. A mit 1. Inverkehrsetzung am 1. Juli 2012

Geltendes Recht:	1. Juli 2012 bis 30. Juni 2015 zu 100 % steuerbefreit
Nachtrag auf 1.1.2015:	1. Juli 2012 bis 31. Dezember 2014 zu 100 % steuerbefreit
	1. Januar 2014 bis 30. Juni 2016 zu 100 % steuerbefreit

Beispiel 2: Fahrzeug EEKat. B mit 1. Inverkehrsetzung am 1. Juli 2013

Geltendes Recht:	1. Juli 2013 bis 30. Juni 2015 zu 50 % steuerbefreit
Nachtrag auf 1.1.2015:	1. Juli 2013 bis 31. Dezember 2014 zu 50 % steuerbefreit
	1. Januar 2015 bis am 30. Juni 2016 zu 100 % steuerbefreit

Beilage:

– Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern