

## VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 11. März 2008

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung .....	2
1.1. Auftrag .....	2
1.2. Aktuelle Bestrebungen .....	3
1.2.1. Ausland.....	3
1.2.2. Bund .....	3
1.2.3. Kantone .....	3
2. Geltendes Recht.....	4
2.1. Motorfahrzeugsteuer .....	4
2.2. Finanzierungsmechanismus.....	4
3. Lösungsmodelle .....	5
3.1. Abgrenzung.....	5
3.2. Bemessungsvarianten für die Steuererleichterung .....	5
3.2.1. Energieetikette .....	5
3.2.2. KeeF / Umweltetikette .....	6
3.2.3. CO <sub>2</sub> -Ausstoss .....	7
3.3. Lösungsabsicht: Energieetikette als Übergangslösung zur Umweltetikette .....	7
4. Steuerrabatt .....	8
4.1. Rabatthöhe.....	8
4.2. Zeitraum.....	8
4.3. Anzahl förderungswürdiger Fahrzeuge.....	9
4.4. Handänderungen.....	9
4.5. Wechselschilder .....	9
4.6. Elektrofahrzeuge .....	9
4.7. Direkt importierte Fahrzeuge .....	9
5. Finanzielle Auswirkungen.....	9
5.1. Schätzung der Einnahmehausfälle .....	9
5.2. Kompensation durch Aufhebung der degressiven Besteuerung .....	10
6. Vernehmlassung .....	11
6.1. Ergebnisse der Vernehmlassung.....	11
6.2. Folgerungen der Regierung.....	12
7. Gesetzesänderung .....	13
7.1. Anforderungen .....	13
7.2. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen.....	13
8. Referendum .....	15
9. Antrag .....	15

### Zusammenfassung

*Die Verbrennung fossiler Brennstoffe führt zu Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und anderen Schadstoffen, die den Klimawandel massgeblich beeinflussen. Dabei besitzt der Individualverkehr einen grossen Anteil am Energieverbrauch. Mit dieser Vorlage sollen emissionsarme Fahrzeuge gefördert und soll ein Beitrag gegen den Klimawandel geleistet werden.*

*Indem emissionsarme Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden, wird ein Anreiz geschaffen, vermehrt solche Fahrzeuge anzuschaffen. Dabei wird das Steuersystem der bisherigen Bemessung nach Gewicht mit ökologischen Kriterien ergänzt. Als Bemessungsgrundlage für die steuerliche Begünstigung dient vorerst die Energieetikette. Sie gibt über den Treibstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht Auskunft und teilt die Personalfahrzeuge in die Effizienz-kategorien A (sehr effizient) bis G (ineffizient) ein. In Zukunft sollen Fahrzeuge der Effizienz-kategorie A für das Jahr der Erstinverkehrsetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden, vorausgesetzt, dass die Fahrzeuge einen bestimmten Emissionsgrenzwert nicht übersteigen und bei Dieselfahrzeugen ein wirkungsvoller Partikelfilter vorhanden ist.*

*Die Energieetikette berücksichtigt lediglich den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Ausserdem stellt sie den Treibstoffverbrauch in ein Verhältnis zum Fahrzeuggewicht. Im Gegensatz zur Energieetikette wird die Umweltetikette eine umfassendere Bemessungsgrundlage bieten, da sie eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und lufthygienischen Kriterien erlaubt. Derzeit wird auf Bundesebene die Energie- zur Umweltetikette ausgebaut. Ihre Einführung ist auf das Jahr 2010 geplant. Sobald die Umweltetikette entwickelt ist, soll sie auch bei den kantonalen Strassenverkehrsabgaben die Energieetikette als Bemessungsgrundlage ablösen.*

*Die steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge führt zu Einnahmehausfällen von mittelfristig 5 Mio. Franken. Diese Ausfälle belasten den Strassenfonds und führen dazu, dass die Realisierung wichtiger Strassenbauprojekte im Kanton St.Gallen gefährdet wäre. Aus diesem Grund müssen die steuerlichen Begünstigungen einnahmenneutral ausgestaltet sein. Kompensiert werden sollen die Ausfälle, indem der degressive Steuertarif für leichte Motorwagen in einen linearen umgewandelt wird. Mit dieser Änderung werden nicht nur die Einnahmehausfälle kompensiert, sondern es wird auch ein zusätzlicher Kaufanreiz für leichtere Fahrzeuge geschaffen, die oftmals umweltfreundlicher sind. Ausserdem erlaubt ein linearer Steuertarif eine leichte Reduktion der einfachen Steuer auf Fr. 260.–.*

*Die Einführung der steuerlichen Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge ist auf den 1. Januar 2009 vorgesehen.*

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Vorlage unterbreiten wir Ihnen den VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben, der Bestimmungen für die steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge beinhaltet.

## **1. Einleitung**

### **1.1. Auftrag**

In der Aprilsession 2006 hiess der Kantonsrat die Motion 42.05.20 «Steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen» mit folgendem Wortlaut gut:

«Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben zu unterbreiten, die es ermöglicht, emissionsarme Fahrzeuge steuerlich zu entlasten. Begünstigt werden sollen jene Fahrzeughalter, die nicht aufgrund rechtlicher Vorschriften, sondern auf freiwilliger Basis umweltfreundliche Technologien einsetzen und verpflichtende Emissionsnormen unterschreiten. Nicht von der Begünstigung erfasst werden sollen jene Fahrzeuge, die bereits von anderen Reduktionen der kantonalen Motorfahrzeugsteuer profitieren.»

Im Weiteren hiess der Kantonsrat während der ausserordentlichen Junisession 2007 zur Klimapolitik die Motion 42.07.24 «CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr» mit folgendem Wortlaut gut:

«Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Änderung der Strassenverkehrsabgaben auszuarbeiten, die gemäss Verursacherprinzip die Strassenverkehrssteuer neu konzipiert. Die Bemessungsgrössen sollen neu insbesondere Gewicht, Schadstoff-Emissionen sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen sein.»

## **1.2. Aktuelle Bestrebungen**

### *1.2.1. Ausland*

In Europa haben bereits einige Staaten eine Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen auf steuerlicher Basis eingeführt. Weitere Länder planen Schritte in diese Richtung. Luxemburg, Schweden, Grossbritannien und Zypern kennen heute schon eine Automobilsteuer, die auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss basiert. Andere Staaten wie Frankreich und Portugal fördern emissionsarme Fahrzeuge mit Einmalzuschüssen beim Autokauf. Die Fördermodelle basieren meistens auf Emissionswerten (z.B. CO<sub>2</sub>) oder Antriebsarten (z.B. Hybridtechnik) und weisen teilweise stark progressive Sätze auf, die einen Bonus bis 6'000 Euro ermöglichen. Italien wiederum begünstigt den Neuwagenkauf mit der Bedingung, dass der alte Wagen verschrottet wird.

Im Frühling 2007 wurde in der EU eine wichtige Entscheidung getroffen: Ein Abkommen zwischen der EU-Kommission und der Automobilindustrie legt als Zielwert für das Jahr 2012 einen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 120 g/km für die gesamte Neuwagenflotte in der EU fest. Die entsprechenden Gesetzesartikel sollen im Jahr 2008 ausgearbeitet werden. Detaillierte Regelungen, wie die Lasten auf die Automobilhersteller konkret verteilt werden, existieren derzeit noch nicht.

### *1.2.2. Bund*

Die vom Bund erhobene Automobilimportsteuer beträgt derzeit vier Prozent des Normalwerts eines Fahrzeugs und wird bei der Einfuhr gegenüber allen natürlichen und juristischen Personen erhoben. Ausgenommen von dieser Abgabe sind Elektromobile und LSVA-pflichtige Fahrzeuge. Im November 2005 verzichtete der Bundesrat zwar auf eine Revision der Automobilimportsteuer. Derzeit berät die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie eine Standesinitiative des Kantons Bern zur Differenzierung der Automobilimportsteuer auf Bundesebene. In der Debatte entschied sich die Kommission dafür, die Importsteuer von vier auf acht Prozent zu erhöhen. Die Mehreinnahmen fliessen in einen Spezialfonds, der dazu dient, Käufern eines Energieklasse-A-Autos einen Bonus auszubezahlen.

### *1.2.3. Kantone*

Sämtliche Kantone mit Ausnahme von Aargau und Appenzell Innerrhoden begünstigen steuerlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Der Kanton Thurgau hat zudem seit Anfang 2007 die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge gesetzlich verankert und plant steuerliche Erleichterungen auf Anfang 2009. Im Kanton Genf werden umweltfreundliche Fahrzeuge bereits begünstigt. In weiteren Kantonen, darunter in den beiden Basel, Luzern, Solothurn, Zug und Graubünden, werden analog zum Kanton St.Gallen entsprechende gesetzliche Grundlagen zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge ausgearbeitet.

Unter Federführung der Zentralschweizer Umweltdirektoren-Konferenz (ZUDK) haben sich 14 Kantone zu einer Arbeitsgruppe zusammengefunden, um eine Empfehlung zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer auszuarbeiten. Der Kanton St.Gallen hat sich ebenfalls an der Erarbeitung der Vorschläge aktiv beteiligt. Das Modell basiert im Wesentlichen auf der Energieetikette für Personenwagen. Fahrzeuge mit einer Effizienzklasse A sollen für eine bestimmte Zeitdauer eine Steuerbefreiung bzw. einen Rabatt erhalten. Das System ist sehr flexibel angelegt und tastet weder kantonale Bemessungsgrundlagen (Hubraum, Gewicht usw.) an, noch werden Bemessungssätze oder -zeiträume festgeschrieben.

An ihrer Herbstversammlung vom 15. und 16. November 2007 beschloss die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD), sich dafür einzusetzen, dass die kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Zukunft nach ökologischen Kriterien erhoben werden sollen. Als Bemessungsgrundlage soll, bis der Bund die Umweltetikette einführt, die Energieetikette herangezogen werden. In der Frage, ob die durch die steuerlichen Rabatte ausgelösten Einnahmehausfälle durch eine höhere Besteuerung der übrigen Fahrzeuge kompensiert werden sollen, verzichtet die KKJPD auf eine Empfehlung und überlässt die Entscheidung den Kantonen.

## **2. Geltendes Recht**

### **2.1. Motorfahrzeugsteuer**

Die Motorfahrzeugsteuer ist im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) geregelt. Nach Art. 3 SVAG erhebt der Kanton jährlich eine Steuer auf Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger, die im Kanton St.Gallen ihren Standort haben und auf öffentlichen Strassen verkehren. Steuerpflichtig ist der Fahrzeughalter (Art. 4 SVAG).

Nach geltendem Recht wird die Motorfahrzeugsteuer nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs bemessen (Art. 10 Abs. 1 und 2 SVAG). Dabei beträgt die einfache Steuer Fr. 270.– für die ersten 1'000 kg Gesamtgewicht; für die folgenden 1'000 kg Gesamtgewicht beläuft sie sich auf jeweils 88 Prozent der vorangehenden (Art. 11 SVAG). Somit verfügt der Kanton St.Gallen über ein degressives Steuersystem.

Der Steuerfuss beträgt wenigstens 90, höchstens 110 Prozent der einfachen Steuer, wobei der Kantonsrat über den Steuerfuss mit dem Staatsvoranschlag beschliesst (Art. 16 SVAG). Zurzeit beträgt der Steuerfuss 100 Prozent.

### **2.2. Finanzierungsmechanismus**

Der Reinertrag der Steuer deckt die Aufwendungen des Kantons für Bau und Unterhalt der Strassen nach Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) sowie für die Kontrolle des Strassenverkehrs, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen (Art. 7 Abs. 1 SVAG). Der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung der Steuer im Rahmen mehrjähriger Strassenbauprogramme (Art. 7 Abs. 3 SVAG). Im Rahmen des Massnahmenpakets 2004 wurde mit dem IV. Nachtrag zum Strassengesetz (nGS 39-46) eine Mitfinanzierung des Strassenbaus und -unterhalts aus dem allgemeinen Haushalt explizit ausgeschlossen.

Das 14. Strassenbauprogramm hat der Kantonsrat am 26. November 2003 genehmigt. Es gilt für die Jahre 2004 bis 2008. Durch die Umstellung von projektbezogener Finanzierung auf Globalbeiträge infolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden voraussichtlich weniger Mittel zur Verfügung stehen. Die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der NFA werden ab 1. Januar 2008 im neuen Finanzausgleichsgesetz (nGS 43-38 [sGS 813.1]) und mit einem Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm geregelt.

Können zusätzliche Einnahmehausfälle nicht kompensiert werden, wird die Realisierung von wichtigen Strassenbauprojekten im Kanton St.Gallen in Frage gestellt, wie beispielsweise die Umfahrungen im Toggenburg oder die Verkehrsentlastung in Rapperswil. Um dies zu verhindern, muss die steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge einnahmenneutral umgesetzt werden. Dem Strassenfonds sollen durch diese Vorlage keine Mittel entzogen werden.

### 3. Lösungsmodelle

Die kantonale Motorfahrzeugsteuer stellt im Kanton St.Gallen ausschliesslich auf das Gesamtgewicht des Fahrzeugs ab. Diese Art der Bemessung bleibt auch in Zukunft unangetastet. Um emissionsarme Fahrzeuge begünstigen zu können, soll die Motorfahrzeugsteuer durch ein Rabattsystem mit bestimmten Rahmenbedingungen ergänzt werden.

#### 3.1. Abgrenzung

Die untersuchten Lösungsansätze beschränken sich auf leichte Motorwagen, also Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3'500 kg. Der Grund hierfür besteht im grossen Anteil des Individualverkehrs am Energieverbrauch. Ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs der Schweiz findet im Bereich des Verkehrs statt. Beinahe 70 Prozent davon entfallen auf den motorisierten Personenverkehr. Somit wird mit steuerlichen Anreizen auf diesem Gebiet die grösste Lenkungswirkung erzielt. Zudem stehen für diese Fahrzeugtypen sehr detaillierte Daten und Standards zur Verfügung, die für die rasche Umsetzung der Bemessungsgrundlage notwendig sind.

Im Gegensatz zu den leichten Motorwagen bestehen bei Lastwagen bereits gewisse Begünstigungsmechanismen. So wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nach den umweltrelevanten Euro-Normen abgestuft. Je höher die Euro-Norm eines Lastwagens ist, desto günstiger fällt der LSVA-Tarif aus. Ausserdem besteht bei Lastwagen die Möglichkeit, je nach Transportgut ein geringeres Gesamtgewicht zu deklarieren. Mit diesem so genannten «Ablasten» werden Lastwagen begünstigt, die regelmässig leichtes Transportgut laden.

Für landwirtschaftliche Fahrzeuge wiederum bestehen kaum anerkannte Normen zur Qualifizierung im Bereich Umweltschutz. Auch Vergleiche zwischen Personenwagen und Lastwagen betreffend Umweltschutzstandards sind schwierig. Bei Personenwagen erfolgt die Messung streckenbezogen je 100 km; im Gegensatz dazu werden bei Lastwagen die Werte leistungsbezogen je kWh erhoben.

#### 3.2. Bemessungsvarianten für die Steuererleichterung

##### 3.2.1. Energieetikette

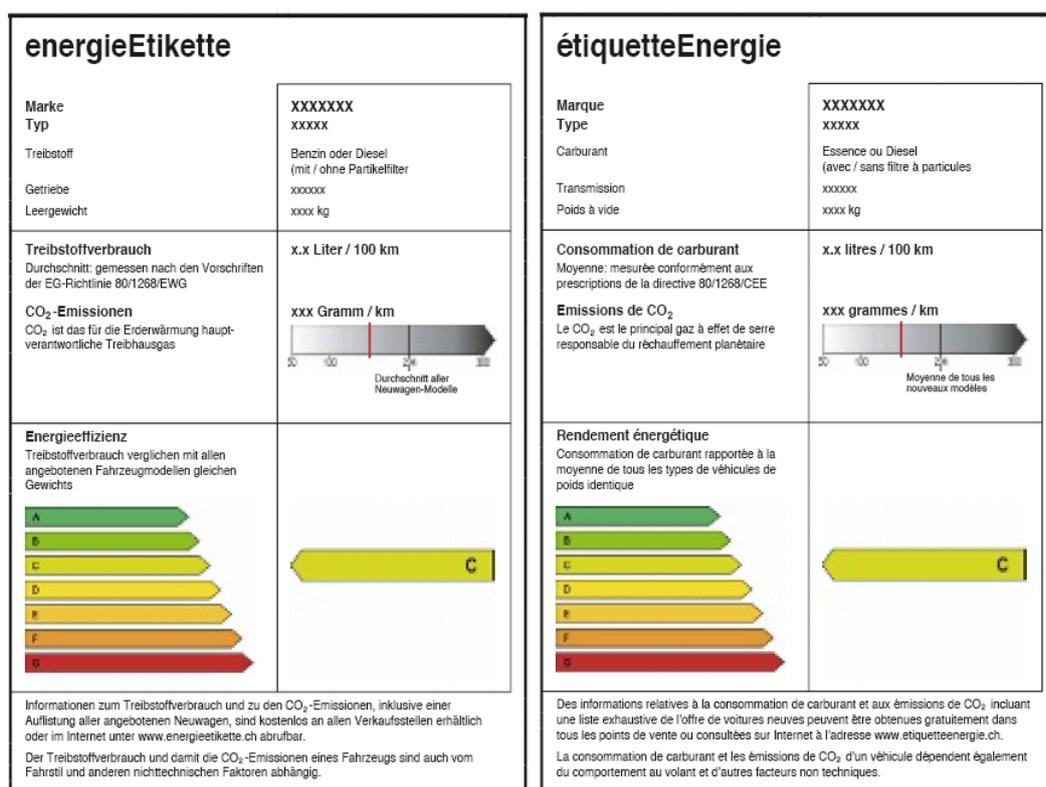
Wie im eidgenössischen Energiegesetz (SR 730.0; abgekürzt EnG) festgehalten, kann der Bund Vorschriften erlassen, damit serienmässig hergestellte Anlagen, Fahrzeuge und Geräte über vergleichbare Angaben zu ihrem Energieverbrauch verfügen. Diese Vergleiche können mittels einer Energieetikette durchgeführt werden, die auf jedem neuen im Verkauf stehenden Produkt angebracht ist. Die Deklaration verbessert somit die Transparenz und gibt dem Kunden die Möglichkeit zum Produktvergleich aufgrund energetischer Aspekte.

Bei den Personenwagen<sup>1</sup> informiert die Energieetikette über den Treibstoffverbrauch in l/100 km, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeug-Leergewicht. Grundlage der Datenerhebung für die Berechnung sind die Typengenehmigungen der zum Verkauf zugelassenen Fahrzeuge. Seit März 2003 muss die Etikette bei jedem zum Verkauf angebotenen Neuwagen gut sichtbar angebracht sein und unter anderem darüber Auskunft geben, in welcher Effizienzklasse (von A = sehr effizient bis G = ineffizient) sich das Fahrzeug befindet. In die Effizienzklasse A wird das beste Siebtel der zum Verkauf zugelassenen Fahrzeuge eingeteilt.

---

<sup>1</sup> Für Lieferwagen und Kleinbusse bis 3'500 kg steht die Energieetikette zurzeit noch nicht zur Verfügung.

Grafik: energieEtikette 2006



Quelle: TCS und EnergieSchweiz

### 3.2.2. KeeF / Umweltetikette

Für die Berechnung der Energieetikette wird ein relatives System verwendet, das den Treibstoffverbrauch in Relation zum Fahrzeuggewicht setzt. Dies führt dazu, dass Modelle aller Fahrzeugklassen in den besten Kategorien A und B zu finden sind. Wer also ein grosses und schweres Auto kaufen will, findet auch in diesem Angebotsbereich ein energieeffizientes Modell. Problematisch ist dieses System hingegen für viele kleinere Fahrzeuge. Sie erhalten trotz ihres geringeren Verbrauchs in absoluten Zahlen eine schlechtere Energieetikette als manche grosse Modelle mit hohem Gewicht. Zudem bewertet die Energieetikette nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoss als Emissionskriterium. Weitere ökologische Faktoren werden durch die Energieetikette nicht berücksichtigt.

Um die Nachteile der Energieetikette zu beheben und eine umfassendere Bemessungsgrundlage zu erhalten, hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Jahr 2006 beschlossen, die Energieetikette zur Umweltetikette weiterzuentwickeln. Mit dieser Umweltetikette soll eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien ermöglicht werden. Grundlage für den Ausbau zur Umweltetikette für Personalfahrzeuge bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Die Kriterien sollen eine möglichst umfassende Beurteilung der Umweltbelastung und eine ökologische Differenzierung dieser Fahrzeuge unabhängig von Fahrzeuggrösse oder -gewicht ermöglichen. Die KeeF bewerten die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Energie (BFE) und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben im Juli 2007 einen Prototyp der KeeF den Kantonen, Akteuren der Wirtschaft und den Verbänden zur Verfügung gestellt, um dessen Tauglichkeit zu erproben. Die KeeF-Liste umfasst zurzeit alle Personalfahrzeuge, welche die EURO4-Norm erfüllen (rund 6'000 Fahrzeugtypen). Die Testphase dauert einige Monate.

Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette wurden im August 2007 vom BAFU und BFE in Angriff genommen. Die Überführung der Energieetikette in eine Umweltetikette ist auf das Jahr 2010 geplant.

### 3.2.3. CO<sub>2</sub>-Ausstoss

Der Rat der Europäischen Union (EU) hat an seiner Sitzung vom 20. Februar 2007 Ziele für die Weiterentwicklung der internationalen Klimaschutzregelung der EU über das Jahr 2012 hinaus angenommen. Mit der überarbeiteten Strategie zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen schlägt die EU vor, in Bezug auf die Angebotsseite vorzuschreiben, dass die Durchschnittsemissionen der in der EU verkauften neuen Personenwagen bis zum Jahr 2012 den Zielwert von 120 g CO<sub>2</sub>/km erreichen müssen.

Basierend auf diesem Vorgehen könnte auch das Kriterium CO<sub>2</sub>-Emissionen für einen Steuerabatt herangezogen werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind von der zu bewegenden Fahrzeugmasse, vom eingesetzten Treibstoff und der Güte der energetischen Umsetzung im Antriebsstrang abhängig. Das Kriterium selbst ist transparent. Für jedes Fahrzeug ist die entsprechende Angabe auf der Energieetikette zu finden. Da die EU-Zielsetzung für das Jahr 2012 festgelegt wurde, müsste für den praktischen Einsatz als Steuerrabattkriterium vom Kanton eine Fördergrenze (CO<sub>2</sub>-Schwelle) festgelegt werden. Sinnvollerweise sollte diese, analog der Energieetikette, so gewählt werden, dass höchstens ein Siebtel aller Fahrzeuge als rabattberechtigt eingestuft werden.

Mit diesem Kriterium wird aber nur die verbrauchsbedingte CO<sub>2</sub>-Klimawirkung bewertet; andere ökologische Faktoren sowie primäre oder sekundäre Klimawirkungen anderer Emissionen werden ausgeblendet. Im Gegensatz zur Energieetikette werden das Fahrzeuggewicht und der Treibstoffverbrauch nicht gewichtet. Aufgrund dieser fehlenden Emissionsfaktoren sowie der fehlenden Gewichtung ist die Energieetikette und insbesondere deren Weiterentwicklung zur Umweltetikette dem ungewichteten CO<sub>2</sub>-Ausstoss als Vergleichsgrundlage klar vorzuziehen. Auf dieser Erkenntnis basieren auch die Vorarbeiten der ZUDK wie auch die Empfehlungen der KKJPD zu Gunsten der Energieetikette.

### 3.3. Lösungsabsicht: Energieetikette als Übergangslösung zur Umweltetikette

Käufer neuer Personenwagen erhalten mit der heute gültigen Energieetikette Aufschluss über den Treibstoffverbrauch, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Energieeffizienz. Damit ist im Moment des Autokaufs die nötige Transparenz auf einfache und verständliche Art hergestellt. Das System der Energieetikette ist seit mehreren Jahren auf dem Markt eingeführt und wird sowohl von Anbietern als auch Käufern akzeptiert. Viele Kunden kennen zudem die Energieetikette bereits aus dem Bereich der Haushaltgeräte. Sollte die Energieetikette in Zukunft flächendeckend auch für weitere Fahrzeugarten (z.B. Lieferwagen, Kleinbusse) aus der Kategorie Leichte Motorwagen zur Verfügung stehen, kann auch für diese eine Steuerbefreiung umgesetzt werden.

Der Bundesrat hat aufgrund des technischen Fortschritts am 1. Juli 2006 eine Revision der eidgenössischen Energieverordnung (SR 730.01; abgekürzt EnV) in Kraft gesetzt. Davon betroffen ist insbesondere die Energieetikette für Personenwagen. Die Hürde, in eine gute Effizienzklasse eingeteilt zu werden, wurde für schwere Fahrzeuge erhöht. Zusätzlich wurde die Darstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgewertet, indem der CO<sub>2</sub>-Ausstoss jetzt auch als Grafik auf der Energieetikette erscheint. Neu enthält die Etikette auch die Information, ob ein Dieselfahrzeug mit einem Partikelfilter ausgerüstet ist. Da höchstens das beste Siebtel aller Fahrzeuge der Kategorie A angehören sollen, drängt sich aufgrund der technologischen Entwicklung auf, das Berechnungsmodell im Zweijahresrhythmus anzupassen. Deshalb hat das UVEK die Auflagen für die Energieeffizienz-Kategorien auf 1. Juli 2008 erneut verschärft. Mit einer technischemathematischen Anpassung der Berechnungsformel wird garantiert, dass erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle in die beste Effizienz-Kategorie A fallen wird. Zudem wird neu bei E85-Fahrzeugen (Treibstoffgemisch aus 85 Volumenprozent Ethanol und 15 Volumenprozent

Benzin) analog zu den gasbetriebenen Personenwagen zusätzlich zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch der klimarelevante Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen deklariert.

Trotz ihrer einfachen Anwendbarkeit und der laufenden Anpassungen zeitigt die Energieetikette auch Nachteile. Einerseits berücksichtigt sie bei den Schadstoffen lediglich den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, und andererseits stellt sie die Emissionen in ein Verhältnis zum Fahrzeuggewicht. Dadurch können Fahrzeuge, die sowohl einen Diesel-Partikelfilter besitzen wie auch schwere Fahrzeuge, die vergleichsweise viel CO<sub>2</sub> produzieren, in die höchste Effizienzklasse gelangen. Diese Nachteile werden, sobald verfügbar, durch die Umweltetikette behoben. Diese bietet ein umfassendes Berechnungsmodell, das neben dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch den Partikelfilter, den Stickoxid-Ausstoss sowie den Aspekt, wie geräuscharm ein Fahrzeug ist, berücksichtigt. Aus diesem Grund ist für die Bemessung der emissionsarmen Fahrzeuge vorläufig die Energieetikette weiterzuverfolgen. Die Energieetikette stellt eine Übergangslösung dar, die, sobald die Umweltetikette fertig entwickelt ist, durch diese abgelöst wird.

## **4. Steuerrabatt**

Die Eckpunkte eines Rabattsystems müssen flexibel sein und bei Bedarf angepasst werden können, ohne dass dies Auswirkungen auf die Bemessungsgrundlage der Steuererleichterung hätte.

### **4.1. Rabatthöhe**

Rabatte werden vom Kunden generell sehr unterschiedlich beurteilt. Es spielen dabei nicht nur die Art des Gutes bzw. der Dienstleistung und die Kosten eine Rolle, sondern auch die vermutete Produkt- bzw. Dienstleistungsmarge. Im Rahmen staatlicher Leistungen wird beim Bonus von einer Bandbreite von 500 bis 1'500 Franken ausgegangen<sup>2</sup>, damit der Bürger das Angebot auch wirklich als attraktiv betrachtet. Im Bereich der Motorfahrzeugabgaben gehen Experten davon aus, dass je Fahrzeug gesamthaft ein Rabatt von rund 1'000 Franken<sup>3</sup> notwendig ist, damit dieser beim Kunden eine Wirkung als Verkaufs- bzw. Marketinginstrument entfaltet.

Da der durchschnittliche Ertrag der kantonalen Steuer bei rund 400 Franken je Fahrzeug liegt, wird eine Befreiung zu 100 Prozent von der Abgabe in Zusammenhang mit dem Zeitraum der Förderung als sinnvoll erachtet. Zudem ist die zeitlich befristete Steuerbefreiung die kundenfreundlichste Variante, die jegliche Rechnerei und Kenntnisse der aktuellen Höhe der Motorfahrzeugsteuer erspart.

### **4.2. Zeitraum**

Eine Studie im Bereich der Treibstoffeffizienz hat ergeben, dass der Konsument beim Fahrzeugkauf einen Zeithorizont von rund drei Jahren<sup>4</sup> in die Kaufentscheidung mit einbezieht. Dies bedeutet, dass Fördermodelle, die sich über einen längerfristigen Zeitraum erstrecken, nicht voll wahrgenommen werden und die Anreizwirkung nachlässt. Aus diesem Grund scheint eine Beschränkung der Förderung beim Neuwagenkauf auf drei Kalenderjahre angezeigt. Als Stichtag gilt das Datum der ersten Inverkehrsetzung in der Schweiz: Die Steuerbefreiung umfasst demzufolge den Anteil des ersten Jahres ab dem Datum der Erstinverkehrsetzung sowie die folgenden drei Kalenderjahre. Diese Lösung lässt sich EDV-technisch einfach umsetzen.

---

<sup>2</sup> P. de Haan/M. Müller/A. Peters, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, hrsg. von der ETH Zürich, Zürich 2007, S. 15.

<sup>3</sup> P. de Haan et al. a.a.O., S. 21.

<sup>4</sup> P. de Haan et al. a.a.O., S. 13.

### **4.3. Anzahl förderungswürdiger Fahrzeuge**

Der zahlenmässige Umfang jener leichten Motorwagen, die von der Steuerbefreiung profitieren, sollte im Interesse einer geordneten Finanzplanung eingegrenzt werden. Auswertungen haben ergeben, dass für das Modell Energieetikette gegenwärtig rund 14 Prozent der Palette an verfügbaren Neuwagen und somit ungefähr 18 Prozent der effektiv verkauften Fahrzeuge in den Genuss einer Steuererleichterung kommen könnten. Als Richtgrösse für die Förderung würde sich somit unabhängig von der gewählten Bemessungsgrundlage für die Steuererleichterung ein Siebtel der Neuwagenpalette in der Schweiz anbieten.

### **4.4. Handänderungen**

Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden und wird bei Handänderungen unter Berücksichtigung der Rabattdauer übertragen. Leasing- oder Mietfahrzeuge bzw. Firmenfahrzeuge werden analog behandelt.

### **4.5. Wechselschilder**

Bei Fahrzeugen mit Wechselschildern wird der Rabatt nur dann gewährt, wenn alle Fahrzeuge rabattberechtigt sind, die mit demselben Wechselschild in Betrieb gesetzt werden.

### **4.6. Elektrofahrzeuge**

Elektrofahrzeugen soll die kantonale Motorfahrzeugsteuer in den ersten drei Jahren seit der ersten Inverkehrsetzung ebenfalls erlassen und ab dem vierten Betriebsjahr, wie bisher, zu 50 Prozent des normalen Ansatzes verrechnet werden. Diese Förderungsmassnahme erscheint sinnvoll, da Elektromobile im Gegensatz zu leichten Motorwagen mit Verbrennungsmotoren weder Schadstoffe noch Klimagase ausstossen. Zudem wären sie mit ihren schwereren Batterien gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichen leichteren Antriebssystemen steuerlich benachteiligt, da die Motorfahrzeugsteuer nach Gesamtgewicht bemessen wird.

### **4.7. Direkt importierte Fahrzeuge**

Halter von direkt importierten Fahrzeugen können einen Antrag auf Rabatt stellen, wenn das Fahrzeug den Förderungskriterien entspricht. Der Nachweis hierfür muss durch den Halter erbracht werden.

## **5. Finanzielle Auswirkungen**

### **5.1. Schätzung der Einnahmehausfälle**

Durch die steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Fahrzeuge bei den Motorfahrzeugsteuern resultieren Einnahmehausfälle. Wie im Abschnitt 4.3 erläutert wurde, soll unabhängig von der Bemessungsgrundlage ein Siebtel der Neuwagenpalette begünstigt werden. Bei der Energieetikette entspricht dies im Durchschnitt der letzten Jahre etwa 18 Prozent der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge, weil dieser Siebtel überproportional nachgefragt wird.<sup>5</sup> Im Folgenden wird für die Schätzung der finanziellen Auswirkungen von diesen 18 Prozent ausgegangen. Im Jahr 2006 wurden 13'930 Personenwagen zum ersten Mal in Verkehr gesetzt. Diese entrichteten im Jahr 2006 total 5,98 Mio. Franken an Motorfahrzeugsteuern. Geht man davon aus, dass der Anteil umweltfreundlicher Fahrzeuge durch die steuerliche Förderung um rund einen Drittel von 18 Prozent auf durchschnittlich 24 Prozent gesteigert werden kann, zieht

---

<sup>5</sup> asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter), Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen, Bern, 2. Juli 2007, S. 11.

dies einen Steuerausfall von 1,43 Mio. Franken nach sich (24 Prozent von 5,98 Mio. Franken<sup>6</sup>). Weil der Steuererlass jeweils für drei Jahre sowie dem Jahr der Erstinverkehrsetzung gilt und daher in jedem Jahr durchschnittlich 3,5 Fahrzeugjahrgänge steuerlich begünstigt werden, liegt der jährliche Steuerausfall mittelfristig beim Dreieinhalbfachen dieses Betrags, also bei rund 5,01 Mio. Franken<sup>7</sup>.

Aufgrund der Ungewissheit über die genaue Zunahme der Anzahl umweltfreundlicher Personenwagen durch die steuerliche Begünstigung ist es im Sinn einer Sensitivitätsanalyse angezeigt, abweichende Szenarien aufzuzeigen. Das Szenario «kleine Wirkung» geht davon aus, dass die Anzahl umweltfreundlicher Fahrzeuge durch die Massnahme statt um einen Drittel nur um einen Fünftel gesteigert werden kann. Damit betrüge der Steuerausfall 21,5 Prozent von 5,98 Mio. Franken, was 1,29 Mio. Franken je Fahrzeugjahrgang und über 3,5 Jahrgänge rund 4,52 Mio. Franken entspricht. Beim Szenario «grosse Wirkung» wird dagegen von einer Steigerung umweltfreundlicher Fahrzeuge um zwei Drittel ausgegangen, womit 30 Prozent der in Verkehr gesetzten Neuwagen steuerbegünstigt würden. Der Steuerausfall beträgt so je Fahrzeugjahrgang 1,79 Mio. Franken, was jährlich knapp 6,27 Mio. Franken entspricht.

Tabelle: Berechnung der Einnahmehausfälle

	<b>Szenario «kleine Wirkung»</b>	<b>Basisszenario</b>	<b>Szenario «grosse Wirkung»</b>
Motorfahrzeugsteuer der 1. IV (SG 2006)	5,98 Mio. Franken	5,98 Mio. Franken	5,98 Mio. Franken
Anteil Kategorie A an 1. IV (Durchschnitt CH 2002 – 2005)	18 Prozent	18 Prozent	18 Prozent
Anteil Kat. A an 1. IV nach Förderung	21,5 Prozent	24 Prozent	30 Prozent
Steuerausfälle je Fahrzeugjahrgang	1,29 Mio. Franken	1,43 Mio. Franken	1,79 Mio. Franken
<b>Steuerausfälle je Jahr</b>	<b>4,52 Mio. Franken</b>	<b>5,01 Mio. Franken</b>	<b>6,27 Mio. Franken</b>

Quelle: StVA, asa

## 5.2. Kompensation durch Aufhebung der degressiven Besteuerung

Zur Ermittlung der notwendigen Kompensation wird im Folgenden vom Basisszenario ausgegangen.

Im Vorfeld und im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden verschiedene Kompensationsvarianten geprüft. Die Einnahmehausfälle können entweder durch die Erhöhung des Steuersatzes oder die Anpassung des Steuerfusses für alle Motorwagen oder aber durch eine Steuererhöhung nur für leichte Motorwagen kompensiert werden. In der Analyse wurden alle drei Varianten verworfen, da sie der Variante eines Wechsels von der degressiven auf eine lineare Besteuerung von leichten Motorwagen klar unterlegen waren. Hauptgrund hierfür war, dass damit nur jene Fahrzeugkategorien für die Kompensation beigezogen werden, die auch von der Steuerbefreiung profitieren können. Bei den anderen Modellen würden Fahrzeugkate-

<sup>6</sup> Es wird hier die Annahme getroffen, dass Personenwagen der Energieeffizienz-Kategorie A die gleiche Gewichtsverteilung wie der restliche Fahrzeugbestand aufweisen. Wenn Kategorie-A-Fahrzeuge generell leichter wären als andere, wäre der Steuerausfall entsprechend kleiner. Eine Überprüfung auf Basis asa 2007, S. 11 zeigt jedoch, dass das Durchschnittsgewicht eines Kategorie-A-Fahrzeuges ziemlich genau dem Durchschnittsgewicht der anderen Kategorien entspricht. Der Schätzfehler dürfte sich somit in Grenzen halten.

<sup>7</sup> Da in der Übergangsphase der ersten drei Jahre der Anteil steuerbefreier Personenwagen allmählich von 18 Prozent auf 24 Prozent ansteigt, liegt der Steuerausfall in dieser Zeit voraussichtlich leicht unter 5 Mio. Franken.

gorien stärker belastet, die gar nicht in den Genuss der Neuregelung kommen können (insbesondere schwere Motorwagen, wie Lastwagen, Busse und Anhänger).

Heute werden Motorfahrzeugsteuern in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichts erhoben, indem die Steuer je 1'000 kg nur um 88 Prozent ansteigt (sogenannt degressiver Tarif). Eine Erhöhung dieses Anstiegs auf 100 Prozent (linearer Tarif) für alle leichten Motorwagen würde nicht nur die Kompensation der Einnahmehausfälle erlauben, sondern noch einen zusätzlichen Kaufanreiz für leichtere und somit oftmals umweltfreundlichere Fahrzeuge schaffen. Diese zusätzliche Lenkungswirkung stellt einen klaren Vorteil der linearen Besteuerung gegenüber dem Modell einer Steuererhöhung nur für Fahrzeuge dar, bei der degressive Steuertarif beibehalten wird. Die lineare Besteuerung wird nur für leichte Motorwagen eingeführt. Die restlichen Fahrzeuge hingegen erfahren keine Änderung. Um einen Mehrertrag von rund 5 Mio. Franken zu generieren, muss der Steuersatz für leichte Motorwagen von 88 Prozent auf 100 Prozent angehoben werden, was gleichzeitig eine leichte Reduktion der einfachen Steuer auf 260 Franken erlaubt.

Da bei einer gleichmässigen Erhöhung alle leichten Motorwagen prozentual im gleichen Mass belastet werden, profitieren von einer gewichtsabhängigen Erhöhung leichte Motorwagen bis 1'800 kg Gesamtgewicht.

*Auswirkungen der Kompensation durch lineare Besteuerung am Beispiel einiger gängiger Fahrzeugmodelle:*

Modell	Jahressteuer in Franken bisher	Jahressteuer in Franken neu	Erhöhung in Franken
VW Polo (Kleinwagen)	408	411	+ 3
VW Golf (Mittelklasse)	462	471	+ 9
BMW 3-er Reihe (Oberklasse)	499	511	+ 12
Renault Espace (Van)	633	676	+ 43
VW Tuareg (SUV)	717	780	+ 63
Landw. Traktor (1/8 der Steuer)	173	173	–
Lastwagen (26t)	2'169	2'169	–
Lastwagen (40t)	2'236	2'236	–

Quelle: StVA

## 6. Vernehmlassung

Zur Vernehmlassung wurden neben den im Kantonsrat in Fraktionsstärke vertretenen Parteien auch der Touring-Club (TCS), der Automobil-Club (ACS) und der Verkehrsclub (VCS) eingeladen. Ausserdem wurden die kantonalen Departemente, die Staatskanzlei sowie das Verwaltungsgericht in den Vernehmlassungsprozess einbezogen. Die Vernehmlassung wurde zudem veröffentlicht, sodass weitere Kreise die Möglichkeit hatten, zur Vorlage Stellung zu nehmen.

### 6.1. Ergebnisse der Vernehmlassung

Von den Parteien liessen sich CVP, SP, FDP, EVP sowie Grüne vernehmen. Ferner reichte die Umweltliberale Bewegung eine Stellungnahme ein. Von den begrüssten Verbänden liessen sich der TCS und der VCS vernehmen. Aus der kantonalen Verwaltung äusserte sich neben den Departementen auch das Verwaltungsgericht. Ausserdem nahmen zur Vorlage verschiedene weitere Vereinigungen und Behörden Stellung.

Grundsätzlich begrüssen sämtliche Vernehmlassungsteilnehmende die steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge als einen Schritt in die richtige Richtung. Für einen Teil von ihnen geht die Vorlage zu wenig weit. Die Absicht der Regierung, die steuerlichen Ausfälle zu kompensieren, wird von der Mehrheit der Vernehmlassenden explizit unterstützt.

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden erachten einen Wechsel von der Energie- zur Umweltetikette, sobald diese zur Verfügung steht, als zwingend notwendig. Es werden aber auch Vorbehalte gegen die Energieetikette geäussert und die Frage aufgeworfen, ob sie als Bemessungsgrundlage nicht das Prinzip der rechtsgleichen Behandlung nach Art. 8 Abs. 1 der Bundesverfassung (SR 101) verletzt, weil durch das relative System auch schwerere Fahrzeuge mit einem verhältnismässig grossen CO<sub>2</sub>-Ausstoss in die Energiekategorie A kommen können. Ausserdem haben auch Diesel-Fahrzeuge ohne Partikelfilter mit Energieetikette die Möglichkeit, in die Kategorie A zu kommen. Ferner wird gefordert, dass eine A-Klassierung nur zu Steuerrabatten führen soll, wenn der maximale CO<sub>2</sub>-Ausstoss unter 130 g/km liegt. Ab dem Jahr 2012 soll der Grenzwert auf 120 g/km gesenkt werden. Vereinzelt wurde gefordert, dass Erdgasfahrzeuge den Elektrofahrzeugen gleichgestellt werden. Zudem sollten Fahrzeuge von anerkannten Carsharing-Unternehmen steuerlich begünstigt werden.

## 6.2. Folgerungen der Regierung

Nach der Prüfung der Vorlage aufgrund der Vernehmlassungsantworten hat die Regierung an der Vernehmlassungsfassung vom 18. Dezember 2007 in zwei Punkten Anpassungen vorgenommen.

Um dem Prinzip der Rechtsgleichheit Rechnung zu tragen, wurden bei der Begünstigung von Fahrzeugen mit Energieetikette A Einschränkungen eingeführt (vgl. Abschnitt 3.3). Es soll ein Grenzwert bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen festgesetzt werden: In den Genuss einer steuerlichen Begünstigung kommen ausschliesslich Fahrzeuge, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss nicht über einen Wert von 130 g/km steigt. Dieser Grenzwert orientiert sich an der Klimastrategie der Europäischen Union. So hat im Jahr 2007 die EU-Kommission in einem Gesetzgebungsvorschlag festgehalten, dass sie die Reduktion der durchschnittlichen Emissionen der Neuwagen in der EU auf 130 g/km vorsieht. Ab 2012 will die EU die durchschnittlichen Emissionen aller Neuwagen auf 120 g/km reduzieren. Diese Begrenzung soll auf Verordnungsebene festgeschrieben werden, womit eine einfache Anpassung an die technischen Entwicklungen wie auch an das EU-Recht ermöglicht wird.

Zudem sollen Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter von der steuerlichen Begünstigung ausgeschlossen werden (vgl. Abschnitt 3.3). Da die Energieetikette lediglich CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Treibstoffverbrauch in Abhängigkeit zum Gewicht berücksichtigt, können Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter die Energieeffizienzklasse A erreichen. Insbesondere der Ausstoss von Russpartikeln ist nicht nur schädlich für die Gesundheit, sondern hat auch negative Auswirkungen auf das Klima. Mit einem typengeprüften Partikelfilter kann der Ausstoss von Russpartikeln um den Faktor 1'000 gesenkt werden.

Sobald die Energie- durch die Umweltetikette abgelöst wird, entfallen diese zusätzlichen Einschränkungen bei der Energieetikette. Bei der Umweltetikette werden nicht nur die Energieeffizienz, sondern auch ein möglichst tiefer CO<sub>2</sub>-Ausstoss, das Vorhandensein eines Partikelfilters, ein möglichst tiefer Stickoxid-Ausstoss sowie ein möglichst geräuscharmes Fahrzeug berücksichtigt. Deshalb werden Fahrzeuge, die heute trotz einer Energieeffizienzklasse A gemäss der obigen Darstellung keinen Anspruch auf eine steuerliche Begünstigung haben, mit der Einführung der Umweltetikette ohnehin nicht in die höchste Kategorie eingeteilt werden.

Von der Forderung, Gasfahrzeuge den Elektrofahrzeugen gleichzustellen, wird abgesehen. Im Gegensatz zu Elektrofahrzeugen emittieren Gasfahrzeuge CO<sub>2</sub>. Ausserdem sind sie in der Energieetikette erfasst. Gasfahrzeuge besitzen im Vergleich mit Benzin und Diesel betriebenen Fahrzeugen eine ökologischere Antriebsart. Diesem Umstand wird bei der Energieetikette insofern Rechnung getragen, als die Formel, mit der die Effizienzklasse berechnet wird, entsprechend angepasst ist, sodass ein Vergleich zwischen den verschiedenen Antriebsarten zulässig wird.

## **7. Gesetzesänderung**

### **7.1. Anforderungen**

Die steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Fahrzeuge erfordert eine Revision des SVAG, wobei die bisherige Regelung der Motorfahrzeugsteuer grundsätzlich weitergeführt, jedoch mit der Möglichkeit einer Steuerbegünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen ergänzt werden soll. Nicht nur die Erhebung der Steuer, sondern auch Ausnahmen von der allgemeinen Steuerpflicht bedürfen einer entsprechenden Grundlage im Gesetz. Dies gilt umso mehr, wenn mit der Steuer eine Lenkungswirkung erzielt werden soll.

Der Vollzugsbehörde kann aber die Kompetenz übertragen werden, nach hinreichend im Gesetz bestimmten Kriterien die absolute Höhe der Abgabe festzulegen, sofern Subjekt, Objekt und Bemessungsgrundlage der Steuer in einem Gesetz umschrieben sind (BGE 131 II 278). Damit Anpassungen an die schnelle technologische Entwicklung in diesem Bereich rechtzeitig möglich sind, erscheint eine beschränkte Delegation von Rechtsetzungskompetenzen an den Verordnungsgeber im vorliegenden Fall als zulässig und zweckmässig.

### **7.2. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen**

Die Bestimmungen im SVAG über die Motorfahrzeugsteuer können grundsätzlich unverändert beibehalten werden. Das SVAG muss jedoch um die Regelung der Steuerermässigung auf ökologischen Fahrzeugen ergänzt werden. Dabei sollen nur leichte Motorwagen (Gesamtgewicht von höchstens 3'500 kg) von der Ermässigung der einfachen Steuer profitieren können. Aufgrund der Systematik des SVAG bietet sich an, diese zusätzlichen Bestimmungen über die steuerliche Begünstigung von ökologischen Fahrzeugen bei Art. 11 SVAG einzufügen. Nachdem im geltenden Art. 11 SVAG die Höhe des Steuersatzes im Allgemeinen festgelegt und in Art. 12 SVAG die Steuerermässigung auf besonderen Fahrzeugen geregelt wird, ist die Einfügung der Bestimmungen über die Ermässigung auf umweltfreundlichen Fahrzeugen in einem neuen Art. 12bis SVAG systemlogisch.

#### *Art. 11: Anpassung Steuersatz*

Da die Steuerermässigung auf ökologischen Fahrzeugen einnahmenneutral umgesetzt werden soll, ist Art. 11 SVAG entsprechend der beschriebenen Kompensation durch Einführung der linearen Besteuerung anzupassen.

Die Einnahmehausfälle werden durch die Einführung einer linearen Besteuerung kompensiert, indem die Steuer auf leichten Motorwagen gewichtsabhängig erhöht wird. Die einfache Steuer wird in diesem Fall für leichte Motorwagen auf 260 Franken je 1'000 kg Gesamtgewicht gesenkt. Sie beträgt somit sowohl für die ersten 1'000 kg Gesamtgewicht als auch für alle folgenden 1'000 kg Gesamtgewicht je 260 Franken, bildet mithin eine lineare Besteuerung.

Für die übrigen Motorfahrzeuge und die Motorfahrzeuganhänger bleibt die bisherige Regelung von Art. 11 Abs. 1 SVAG (einfache Steuer von 270 Franken für die ersten 1'000 kg Gesamtgewicht, 88 Prozent der vorangehenden für die folgenden 1'000 kg Gesamtgewicht) und damit ein degressiver Steuertarif bestehen.

#### *Art. 12 Bst. e: Verkehrsunternehmen des Bundes im Wettbewerbsbereich*

Mit dem Urteil 2P.154/2005 vom 14. Februar 2006 äusserte sich das Bundesgericht zur Besteuerung der Schweizerischen Post. Es hielt fest, dass diese als Bundesanstalt grundsätzlich von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden befreit sei. Bei den Wettbewerbsdiensten – d.h. bei Diensten, bei denen die Post direkt mit privaten Anbietern konkurriert (z.B. Hochzeitsfahrten usw.) – gelte jedoch als Grundsatz, dass die Post ihren privaten Konkurrenten gänzlich gleichgestellt sei. Hiervon könne nur abgewichen werden, wo eine ausdrückliche Regelung oder zwingende Gründe eine Spezialbehandlung verlangten.

In Nachachtung dieses Urteils vereinbarten die Kantone mit der Schweizerischen Post eine Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer im Umfang von 85 Prozent. Ebenso wurde festgelegt, dass eine Überprüfung und allenfalls Änderung des Umfangs der Steuerbefreiung für das Jahr 2009 vorgenommen werden soll. Entsprechend ist zur Umsetzung dieses Urteils eine weitere Ergänzung des SVAG notwendig, wonach Fahrzeuge des Bundes und seiner Anstalten im Bereich von Wettbewerbsdiensten besteuert werden. Da eine solche anteilmässige Besteuerung auf Fahrzeugen des Bundes und seiner Anstalten je nach Umfang der Tätigkeiten im Wettbewerbsbereich variiert und deshalb flexibel angepasst werden können soll, ohne jedes Mal eine Gesetzesrevision durchführen zu müssen, ist eine Delegation an die Regierung zur regelmässigen Festlegung des prozentualen Anteils der Tätigkeit im Wettbewerbsbereich (durch Verordnung) sinnvoll.

*Art. 12bis Abs. 1: Energie- bzw. Umweltetikette*

Um einen Übergang von der Energie- zur Umweltetikette ohne erneute Gesetzesänderung zu ermöglichen, sieht der Gesetzesentwurf für die Bemessungsgrundlage Energie- bzw. Umweltetikette eine Bezugnahme auf das energietechnische Prüfverfahren gemäss EnV und die entsprechenden Energieeffizienz-Kategorien vor. Diese Bezugspunkte bleiben auch beim Wechsel zur Umweltetikette bestehen. Somit können auch die Einschränkungen in Bezug auf den Grenzwert des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und Partikelfilter bei der Einführung der Umweltetikette einfach angepasst werden.

*Art. 12bis Abs. 2: Erste Inverkehrsetzung ausserhalb des Kantons St.Gallen*

Nach dem Gleichbehandlungsgebot sollen auch umweltfreundliche Fahrzeuge, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Steuerermässigung nach SVAG erfüllten, ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton St.Gallen für den Rest der Dreijahresfrist vom Rabatt profitieren können.

*Art. 12ter: Elektrofahrzeuge*

Elektrofahrzeuge profitierten bislang während ihrer gesamten Lebensdauer jedes Jahr von einer hälftigen Ermässigung der einfachen Steuer. Dies aus der Überlegung heraus, dass Elektromotoren zusammen mit den Batteriesystemen schwerer sind als herkömmliche Motoren. Elektrofahrzeuge wären andernfalls aufgrund der am Gesamtgewicht bemessenen Motorfahrzeugsteuer gegenüber herkömmlichen Motorfahrzeugen steuerlich benachteiligt worden. Unter zusätzlicher Beachtung des Umweltaspekts, und um Elektrofahrzeuge mit den anderen ökologischen Fahrzeugen steuerlich gleichzustellen, ist es angezeigt, auch Elektrofahrzeuge mit eingebautem Stromspeicher während der ersten drei Jahre nach Inverkehrsetzung von einer Ermässigung von 100 Prozent profitieren zu lassen; ab dem vierten Jahr soll die Ermässigung dann wie bisher wieder die Hälfte betragen.

*Art. 13: Fahrzeuge mit Wechselschild*

Bezüglich Fahrzeugen mit Wechselschildern können die bestehenden Regelungen auch mit Einführung der Steuerbegünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen beibehalten werden. Demnach schliesst die Steuer des am höchsten veranlagten Fahrzeugs alle Fahrzeuge mit ein, die mit dem gleichen Wechselschild zum Verkehr zugelassen werden (Art. 13 SVAG). Der Halter hat nur Anspruch auf die Begünstigung, wenn alle Fahrzeuge Rabatt berechtigt sind, die mit demselben Wechselschild in Betrieb gesetzt werden.

*Abschnitt II des Nachtrags: Übergangsregelung*

Im Sinn der Rechtsgleichheit sieht der Gesetzesentwurf vor, dass die steuerliche Begünstigung auch für solche ökologischen Fahrzeuge gewährt werden soll, deren erste Inverkehrsetzung drei Jahre vor Vollzugsbeginn des VI. Nachtrags zum SVAG erfolgt ist, sofern sie die übrigen Voraussetzungen für eine steuerliche Begünstigung erfüllen.

## **8. Referendum**

Der vorliegende Nachtrag zum SVAG untersteht gemäss Art. 49 der Kantonsverfassung (sGS 111.1) dem fakultativen Gesetzesreferendum. Aufgrund der finanzneutral ausgestalteten Kompensation der Steuerausfälle stellt sich die Frage des Finanzreferendums nach Art. 6 und 7 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.3) nicht.

## **9. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des VI. Nachtrags zum Gesetz über Strassenverkehrsabgaben einzutreten.

Im Namen der Regierung,  
Die Präsidentin:  
Kathrin Hilber

Der Staatssekretär:  
Martin Gehrer

## **VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben**

Entwurf der Regierung vom 11. März 2008

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 11. März 2008<sup>8</sup> Kenntnis genommen und  
erlässt

als Gesetz:

I.

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978<sup>9</sup> wird wie folgt geändert:

*Steuersatz a) im Allgemeinen*

**Art. 11. Für leichte Motorwagen<sup>10</sup>** beträgt die einfache Steuer **Fr. 260.– je** tausend Kilogramm Gesamtgewicht.

**Für die übrigen Motorfahrzeuge und für Motorfahrzeuganhänger** beträgt die einfache Steuer:

- a) Fr. 270.– für die ersten tausend Kilogramm Gesamtgewicht;**
- b) jeweils 88 Prozent der vorangehenden** für die folgenden tausend Kilogramm Gesamtgewicht.

*b) besondere Fahrzeuge*

**Art. 12.** Die einfache Steuer wird ermässigt auf:

- a) die Hälfte für Anhänger;
- b) einen Viertel für Motorkarren und Motoreinachser;
- c) einen Achtel für Arbeitsmotorwagen, Schausteller-, Arbeits- und Ausnahmeanhänger sowie landwirtschaftliche Traktoren, Motoreinachser und Kombinationsfahrzeuge;
- d) einen Sechzehntel für landwirtschaftliche Motorkarren und landwirtschaftliche Anhänger;
- e) den prozentualen Anteil ihrer Nutzung im Wettbewerbsbereich für Fahrzeuge des Bundes und seiner Anstalten.**

**Die Regierung legt die Höhe der Steuerermässigung nach Abs. 1 Bst e dieser Bestimmung fest.**

---

<sup>8</sup> ABI 2008, ...

<sup>9</sup> sGS 711.70.

<sup>10</sup> Gesamtgewicht von nicht mehr als 3'500 kg.

**b<sup>bis</sup>) ökologische Fahrzeuge**

**Art. 12bis (neu).** Für leichte Motorwagen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung im Kanton St.Gallen nach dem energietechnischen Prüfverfahren der besten Effizienz-Kategorie zugehören<sup>11</sup>, wird die einfache Steuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen.

Für ökologische Fahrzeuge nach Abs. 1 dieser Bestimmung, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden und innerhalb von drei Jahren seit ihrer ersten Inverkehrsetzung im Kanton St.Gallen besteuert werden, wird die einfache Steuer ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton St.Gallen für den Rest der Frist nach Abs. 1 dieser Bestimmung erlassen.

Die Regierung regelt die Umsetzung durch Verordnung. Sie kann Höhe und Dauer der Steuerermässigung nach Abs. 1 dieser Bestimmung festlegen und regelt Ausnahmen für:

- a) Dieselfahrzeuge ohne wirkungsvollen Partikelfilter;
- b) Fahrzeuge, die einen bestimmten Emissionsgrenzwert überschreiten.

**b<sup>ter</sup>) Elektrofahrzeuge**

**Art. 12ter (neu).** Für Elektrofahrzeuge mit eingebautem Stromspeicher wird die einfache Steuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen.

Für Elektrofahrzeuge mit eingebautem Stromspeicher, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden und innerhalb von drei Jahren im Kanton St.Gallen besteuert werden, wird die einfache Steuer ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton St.Gallen für den Rest der Dreijahresfrist erlassen.

**Ab dem vierten Betriebsjahr beträgt die einfache Steuer die Hälfte.**

II.

Für ökologische Fahrzeuge, die bis zu drei Jahre vor Vollzugsbeginn dieses Erlasses erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Steuerermässigung nach Art. 12bis dieses Erlasses erfüllt haben, wird die einfache Steuer während drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung erlassen.

III.

Im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978<sup>12</sup> wird «Grosser Rat» unter Anpassung des Textes durch «Kantonsrat» ersetzt.

IV.

Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

---

<sup>11</sup> Vgl. Anhang der eidgenössischen Energieverordnung vom 7. Dezember 1998, SR 730.01.

<sup>12</sup> sGS 711.70.