

Interpellation Aggeler-Sargans vom 7. Mai 2001
(Wortlaut anschliessend)

Strassenverkehrssteuerbefreiung umweltfreundlicher Fahrzeuge

Schriftliche Antwort der Regierung vom 11. September 2001

Bernhard Aggeler-Sargans erkundigt sich mit einer Interpellation, die er in der Maisession 2001 eingereicht hat, nach den Möglichkeiten einer Anreiz-Strategie zur Förderung öko-effizienter Fahrzeuge, namentlich durch Befreiung alternativ angetriebener Fahrzeuge von den Strassenverkehrssteuern.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Eine Anreiz-Strategie ist sinnvoll, wenn sie zielführend ist. Mit Steuerermässigungen kann indessen nach Einschätzung der Regierung kein Lenkungseffekt erreicht werden. Ein Lenkungseffekt wäre nur zu erwarten, wenn zusätzliche Entlastungen oder Ermässigungen spürbar wären, also gemessen an den Gesamtkosten einen erheblichen Anteil ausmachen. Die Strassenverkehrssteuern bilden indessen nur einen sehr kleinen Anteil der gesamten jährlichen Betriebskosten eines Autos. Dementsprechend vermöchten Steuerermässigungen oder Steuerbefreiungen kaum einen spürbaren Lenkungseffekt auszulösen. Hinzu kommt, dass ein geeignetes Angebot an Fahrzeugen, welches der Nachfrage entspricht, in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Weil verbrauchsarme Fahrzeuge Abstriche bei den Komfortansprüchen, den Fahrleistungen und der Grösse notwendig machen, dürfte der Lenkungseffekt der vorgeschlagenen Massnahmen weiter eingeschränkt sein. Zudem führt die Besteuerung der Fahrzeuge nach dem Gesamtgewicht ohnehin dazu, dass leichte und damit verbrauchsarme Fahrzeuge tiefer besteuert werden.

2. Mit der Befreiung von Elektrofahrzeugen, Solar-, Hybrid-, Erd- und Biogasfahrzeugen von der Strassenverkehrssteuer befasste sich die Regierung bereits auf Grund der Motion 42.94.25 «Steuerbefreiung für Elektromobile». Diese zielte darauf ab, Elektromobile von der Strassenverkehrssteuer zu befreien. Die Motion wurde mit der von der Regierung vorgeschlagenen Änderung, für die Elektrofahrzeuge sei die Motorfahrzeugsteuer herabzusetzen, gutgeheissen. Das III. Nachtragsgesetz zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben wurde am 17. Februar 1999 vom Grossen Rat erlassen und ist seit 1. Januar 2000 in Vollzug. Damit wurde für Elektrofahrzeuge mit eingebautem Stromspeicher die einfache Steuer auf die Hälfte reduziert. Die vollständige Befreiung und damit eine erneute Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben macht nach so kurzer Zeit wenig Sinn, zumal keine neuen Erkenntnisse vorliegen. Bereits in der Begründung der Änderung des Wortlauts der Motion 42.94.25 «Steuerbefreiung für Elektromobile» wies die Regierung darauf hin, dass die vollständige Steuerbefreiung nicht gerechtfertigt sei, da auch diese Fahrzeuge auf eine gute Infrastruktur angewiesen und die Entsorgung der ausgedienten Akkumulatoren nicht unproblematisch seien. Die Ökobilanz der Elektrofahrzeuge ist keineswegs positiv, so lange der Strom nicht mit regenerierbaren Energien produziert wird. Zudem ist die CO₂-Bilanz von Erd- und Biogasfahrzeugen nicht besser als die von modernen Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor. Ihre Schadstoffemissionen sind im Licht der kommenden Abgasvorschriften zudem nicht mehr deutlich besser als die von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotoren.

3./4. Eine Steuerbefreiung von Motorfahrzeugen mit einem Treibstoffverbrauch von weniger als 5.0 l/100 km bzw. eine Reduktion der Strassenverkehrssteuer auf die Hälfte für Fahrzeuge mit einem Treibstoffverbrauch von mehr als 5.0 und weniger als 7.0 l / 100 km wäre nicht vollziehbar, weil die dazu notwendigen Daten über den Treibstoffverbrauch für den gesamten Fahrzeugbestand fehlen. Gesicherte und rechtlich verbindliche Daten über den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge sind bis heute nicht verfügbar. Damit könnten die in der Interpellation vorgeschlagenen Steuerermässigungen, bezogen auf die Steuerobjekte, nicht rechtsgleich vollzogen werden. Damit wären aufwändige und zahlreiche Rechtsmittelverfahren gegen die Steuerveranlagungen vorprogrammiert. Entsprechende Erfahrungen waren bereits in den Jahren 1990 bis 1992 zu machen, als der Steuermalus für nicht schadstoffarme Fahrzeuge zu einer Unmenge von Rekursen gegen die Steuerveranlagungen führte.

5. Gesicherte Angaben zur Entwicklung des Angebots an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektrofahrzeuge, Hybridfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Brennstoffzellen) sind derzeit nicht möglich, weil von einer Ausnahme abgesehen keine serienreifen Fahrzeuge im Angebot sind und die Fortschritte in der Entwicklung nicht absehbar sind. Ebenso lässt sich das Nachfrageverhalten der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter nicht beurteilen. Damit ist aber auch eine Analyse von Szenarien nicht möglich.

6. Ein methodischer Ansatz zur Feststellung der externen Kosten des Strassenverkehrs, der allseits anerkannt würde, fehlt noch immer. Eine einigermaßen gesicherte Abschätzung der externen Kosten des Strassenverkehrs im Kanton St. Gallen ist deshalb vorläufig nicht möglich und wäre zudem mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden.

11. September 2001

Wortlaut der Interpellation 51.01.25

Interpellation Aggeler-Sargans: «Strassenverkehrssteuerbefreiung umweltfreundlicher Fahrzeuge

Die bedrohliche Erwärmung des Klimas kann nur verhindert werden, wenn es gelingt, die Treibhausgase genügend stark zu reduzieren. Der Bund ist verpflichtet die Ziele, die im CO₂-Gesetz zum Schutze des Weltklimas festgelegt sind, zu erreichen.

Trotz Rio und Energie 2000 ist das Wachstum jedoch nicht nachhaltiger geworden. Der Verkehr verursacht externe Kosten in Milliardenhöhe. Die Bilanz der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung ist negativ.

Die in der Schweiz immatrikulierten Autos haben im letzten Jahr je 100 Kilometer im Durchschnitt 8,4 Liter Treibstoff verbraucht. Dies bedeutet zwar eine Reduktion seit 1996 um 0,55 Liter pro 100 Kilometer, liegt jedoch klar hinter der Zielsetzung des Bundes zurück, die eine Reduktion von jährlich mindestens 3 Prozent verlangt.

Auch die Kantone sind dazu aufgerufen, einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu erreichen. Dies bringt auch volkswirtschaftlichen Nutzen.

Obwohl bereits intelligente Technologien vorhanden sind, fristen energieeffiziente und umweltfreundliche Fahrzeuge ein Nischendasein und haben den Durchbruch noch nicht geschafft. Im Gegenteil: Die Autos sind in den letzten Jahren im Durchschnitt grösser und mit stärkeren Mo-

toren ausgerüstet worden. Die Nachfrage nach öko-effizienten Fahrzeugen ist zu gering. Statt mit Strafsteuern für die umweltbelastenden Fahrzeuge, sollte allenfalls mit einer Anreiz-Strategie versucht werden, die umwelt- und klimaschonenden Fahrzeuge zu fördern.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt die Regierung die Auffassung, dass mit einer Anreiz-Strategie eine bessere Energieeffizienz und eine bessere Verbreitung von intelligenten, umweltfreundlichen Technologien erreicht werden kann?
2. In welcher Höhe würde sich der Einnahmehausfall an Verkehrssteuern bewegen, wenn der Kanton St.Gallen alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, also die diversen Elektrofahrzeuge, Solar-, Hybrid-, Erd- und Biogasfahrzeuge von der Strassenverkehrssteuer befreien würde?
3. Welche Strassenverkehrssteuer-Ausfälle wären zu erwarten, wenn alle verbrauchsarmen Benzin- und Dieselfahrzeuge, die weniger als 5l je 100 km verbrauchen, ebenfalls von der Verkehrssteuer befreit würden?
4. Wie hoch wären die Ausfälle bei einer 50-prozentigen Strassenverkehrssteuerbefreiung für Fahrzeuge mit einem Verbrauch von 5 bis 7l / 100km?
5. Wie hoch schätzt die Regierung das Entwicklungspotenzial der verbrauchsarmen Fahrzeuge und den Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in den nächsten 10 Jahren ein? Welche Szenarien werden oder wurden geprüft?
6. In welcher Grössenordnung könnten die externen Kosten bei den verschiedenen Szenarien verringert werden?»

7. Mai 2001