

MOTION VON THOMAS LÖTSCHER

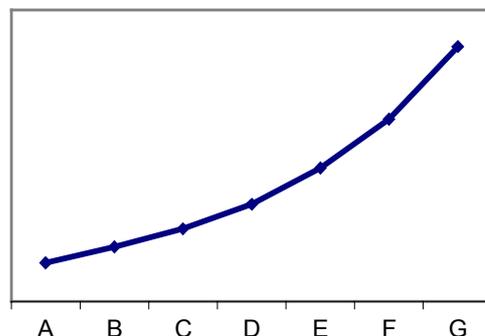
BETREFFEND NEUREGELUNG DER KANTONALEN MOTORFAHRZEUGSTEUER

VOM 8. SEPTEMBER 2003

Kantonsrat Thomas Lötscher, Neuheim, hat am 8. September 2003 folgende **Motion** eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die kantonale Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen (Führerscheinkategorie B) neu regelt und an der Energieeffizienz ausrichtet. Sie soll folgende Elemente beinhalten:

- Die Höhe der Besteuerung soll auf die Energieeffizienz der jeweiligen Fahrzeuge abstellen. Als Kriterium für die Betragsklassifizierung kommen die landesweit einheitlichen Energieeffizienzkategorien (A-G) in Frage. Massgebend für die gesamte Betriebsdauer ist die Klassifizierung zum Zeitpunkt der Erstinverkehrssetzung. Dabei soll die Steuer für ein Fahrzeug mit dem Prädikat „gut“ (Kategorie C) im Vergleich zu heute ungefähr kostenneutral ausfallen (vergleichbar mit der heutigen Steuer für ein Auto mit einem Hubraum zwischen 1.6 und 1.7 Litern). Der Steueranstieg soll in Richtung Kategorie G überlinear erfolgen und umgekehrt, gemäss Grafik.



- Explizit soll auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung verzichtet werden.
- Oldtimer sind von diesem System auszuschliessen. Für diese soll in Anbetracht der geringen Kilometerleistungen, ihrer kulturhistorischen Schutzwürdigkeit (analog denkmalgeschützter Bauten) und der mangelhaften Verfügbarkeit normierter technisch relevanter Daten gar keine oder eine bescheidene Pauschalsteuer analog jener für Fahrzeuge der Kategorie A zur Anwendung kommen. Als Oldtimer gilt ein Fahrzeug mit einem Mindestalter von dreissig Jahren. Da für jüngere Fahrzeuge vor 2003 normierte Angaben zur Ermittlung der Energieeffizienz nicht vollständig verfügbar sind, ist für diese das alte System nach Hubraum anzuwenden.

Begründung:**Allgemein**

Der Hubraum als Besteuerungsbasis eignet sich nicht zur ökologischen Verhaltenssteuerung, da der Zusammenhang zwischen Hubraum und Verbrauch bzw. Energieeffizienz kein streng linearer ist. Soll nicht das Verhalten sondern die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Steuerpflichtigen satzbestimmend sein, ist der Hubraum ebenfalls kein geeignetes Kriterium; denn auch der Zusammenhang zwischen Hubraum und Preis ist nicht streng linear.

Somit empfiehlt sich aus beiden Blickwinkeln ein Wechsel der Besteuerungsgrundlage. Angesichts der heutigen Situation mit erhöhter ökologischer Sensibilität, der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls durch die Schweiz und beschränkter Ressourcenverfügbarkeit ist ein Steuerungsimpuls in Richtung effizientere Fahrzeuge angezeigt. Dieser Schritt drängt sich auch deshalb auf, weil in jüngster Zeit vermehrt Fahrzeuge mit sehr hohem Treibstoffverbrauch auf den Markt gelangen und sich zunehmender Beliebtheit erfreuen.

Weiterhin bleibt die freie Wahl des Verkehrsmittels (öV oder Privatauto) gewährleistet. Innerhalb dieser Freiheit wird aber die Wahl eines effizienten Fahrzeuges für das entsprechende Transportbedürfnis gefördert. Geschickte Fahrzeugevaluation kann bei gleicher Funktionalität sogar zu günstigeren Steuern führen.

Energieeffizienz als Steuerungsgrösse

Die Energieeffizienz ist ein landesweit einheitliches, anerkanntes, in der Öffentlichkeit gut kommuniziertes und präzise quantifizierbares Steuerungssystem. Die Fahrzeuganbieter sind seit 1.1.2003 gesetzlich verpflichtet bei Neuwagen die Energieeffizienz zu deklarieren (www.energieetikette.ch). Die Energieeffizienz stellt allerdings nur einen möglichen Vorschlag dar.

Verzicht auf fahrleistungsabhängige Besteuerung

Eine Besteuerung, welche auf die jährlich gefahrenen Kilometer abstellt, bedarf eines relativ hohen technischen und administrativen Aufwands um eben diese Kilometerleistung eindeutig zu identifizieren. Zudem wäre bei einer allfälligen nicht-linearen Besteuerung die Problematik der Verteilung der Fahrleistung auf mehrere Fahrzeuge zu lösen. Die genannten Aspekte sprechen klar gegen diese Besteuerungsgrundlage. Noch wichtiger ist aber die soziale Ungerechtigkeit: Menschen aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erschlossenen Randgebieten, mit unregelmässigen Arbeitszeiten oder spezifischen Transportbedürfnissen würden klar benachteiligt gegenüber jenen in gut erschlossenen Städten und entsprechender öffentlicher Verkehrsinfrastruktur. Hinzu kommt, dass der fahrleistungsabhängige Aspekt bereits über den Treibstoffzollzuschlag abgedeckt wird.

Ausklammerung der Oldtimer

Während die Denkmalpflege heute bereits Bauten aus den 50er- und 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts unter Schutz stellt, wird der kulturhistorische Wert von Autos mit gleichen oder älteren Jahrgängen vom Gesetzgeber nicht gewürdigt. Der Erhalt und die Pflege dieser Zeugen der Industrialisierung obliegt vollumfänglich Privaten, welche teilweise ein enormes zeitliches und finanzielles Engagement in die Restaurierung und Erhaltung dieser Fahrzeuge investieren. Daher ist es angebracht, diese Fahrzeuge wenn überhaupt, dann nur moderat zu besteuern.
