



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Oberzolldirektion
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

Standesinitiative Kanton Bern, Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundes- ebene; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. November 2008 haben Sie uns eingeladen, zum Gesetzesentwurf über die Automobilsteuer Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Meinungsäusserung und machen gerne davon Gebrauch.

1. Vorbemerkung

Der vorliegende Änderungsentwurf des Automobilsteuergesetzes (AStG) wurde durch eine Standesinitiative des Kantons Bern ausgelöst und durch die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Ständerats erarbeitet. Es handelt sich gemäss UREK um einen Vorentwurf.

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat mit Empfehlung der Zentralschweizer Umweltdirektionen (ZUDK) am 15. April 2008 den Massnahmenplan Luftreinhaltung II verabschiedet. Dieser beinhaltet in Massnahme B2 einen Antrag an den Bund, die Automobilsteuer ökologisch zu gestalten. Die Massnahme wurde mit Schreiben der ZUDK vom 5. November 2008 dem Bund unterbreitet. Die Massnahme Z1 des neuen Massnahmenplans verlangt zudem, dass

energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge durch ein Rabattsystem bei der kantonalen Strassenverkehrssteuer (entspricht Motorfahrzeugsteuer) begünstigt werden. Die kantonale Verordnung über die Strassenverkehrssteuer wurde in der Zwischenzeit angepasst und befindet sich zurzeit in Vernehmlassung. Das gewählte Rabattsystem stützt sich auf die Energieeffizienz kategorien der Energie-Etikette. Es wird davon ausgegangen, dass diese Etikette in den nächsten Jahren zu einer Umweltetikette ausgebaut wird, die auch die lufthygienischen Kriterien berücksichtigt. Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass das Rabattsystem ohne Verordnungsänderung direkt mit der Umweltetikette weiter geführt werden kann. Dies bedingt allerdings, dass die Umweltetikette dieselben Beurteilungskategorien aufweist wie die Energieetikette.

2. Zum Vorentwurf "Änderung Automobilsteuergesetz"

Wir begrüßen die vorgeschlagene Anpassung des Automobilsteuergesetzes. Durch eine Differenzierung der Besteuerung in Form einer Bonuszahlung an Halterinnen und Halter von förderungswürdigen Fahrzeugen einerseits und eines allgemeinen Steueraufschlags andererseits wird ein Lenkungsmechanismus geschaffen, den wir als zielführend beurteilen.

Zu den einzelnen Artikeln und den vorgeschlagenen Varianten nachfolgend unsere Stellungnahme:

Artikel 13: Steuersatz

Die Anhebung des Steuersatzes auf 8 Prozent stellt eine Verdoppelung des bisherigen Satzes dar. Der Aufschlag ist für das Fördersystem zweckgebunden und hat somit den Charakter einer Lenkungsabgabe. Aus unserer Sicht stellt dieses System einen vernünftigen Kompromiss dar zwischen Vollzugaufwand, Lenkungswirkung und Akzeptanz.

Artikel 13 a: Verwendung des Steuerertrags

Aufgrund der im erläuternden Bericht dargelegten Umsetzungsvorschläge teilen wir die Ansicht, dass der gewählte Ansatz das Kaufverhalten im gewünschten Sinn beeinflussen wird.

Artikel 13 b: Kriterien zur Bewertung der energieeffizienten und emissionsarmen Automobile

Wir erachten es als richtig, wenn die detaillierten Beurteilungskriterien auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Das in Absatz 2 definierte Verzeichnis der Automobile sollte unseres Erachtens jährlich erstellt werden. In der jetzigen Form ist die zeitliche Abfolge nicht definiert. Damit wird sichergestellt, dass die Beurteilung des aktuellen Marktangebots in der gleichen Periodizität erfolgt

wie üblicherweise das Marktangebot angepasst wird (Modelljahr). Entsprechend müssten auch die Energieeffizienzkategorien und die Umweltbelastungspunkte neu jährlich statt wie bisher alle zwei Jahre zugeteilt werden.

Antrag 1: Artikel 13 b Absatz 2 soll so ergänzt werden, dass das Verzeichnis der Automobile jährlich erstellt wird.

Artikel 13 c: Bonusbeträge

Mit der regelmässigen Neufestlegung der Bonusbeiträge sind wir einverstanden. Damit auf Markt- und Angebotsänderungen genügend rasch reagiert werden kann, sollten die Bonusbeträge jedoch jährlich neu festgesetzt werden. Begründung siehe Artikel 13 b Absatz 2.

Antrag 2: Artikel 13 c soll so geändert werden, dass die Bonusbeträge jährlich statt alle zwei Jahre festgesetzt werden.

Varianten in Bezug auf die zu steuernden Automobile

Der Entscheid, welche der beiden Varianten für die Besteuerung von Nutzfahrzeugen gewählt wird, ist vor allem aus lufthygienischer und lärmtechnischer Sicht zu fällen. Wir stimmen der Einschätzung des erläuternden Berichts zu, dass die aktuelle Lösung mit dem Einbezug von leichten Nutzfahrzeugen bis 1'600 kg Leergewicht wenig befriedigt. Zur Beurteilung der beiden vorgeschlagenen Varianten haben wir die folgenden Überlegungen gemacht:

- Beim aktuellen Personenwagenangebot gemäss KeeF-Liste (Stand April 2008) weist fast die Hälfte der angebotenen Modelle ein Leergewicht von mehr als 1'600 kg auf.
- Die Schwelle von 1'600 kg "Stückgewicht" ist eine rein zollspezifische Grösse. Wichtige Gewichtslimiten mit Bezug zu lufthygienischen oder lärmtechnischen Anforderungen sind bei 2'000, 2'500 und 3'500 kg Gesamtgewicht.
- Mehr als 10 Prozent der aktuellen Personenwagenmodelle haben ein Gesamtgewicht von mehr als 2'500 kg und können deshalb als Nutzfahrzeuge (EG-Klasse N1) typengeprüft werden.
- Die lufthygienischen Limiten für Personenwagen bis 2'500 kg (EG-Klasse M1) sind wesentlich strenger als jene der Fahrzeugklasse N1 (2'500 - 3'500 kg).
- Lieferwagen tragen im Verhältnis zum Fahrleistungsanteil gemäss BAFU/SRU355 für das Jahr 2010 unverhältnismässig stark zu den Dieseleruss- und NOx-Emissionen des Strassenverkehrs bei.
- Vergleicht man den Schadstoffausstoss pro Jahr und pro Tonne Nutzgewicht (Lieferwagen ca. 1'500 kg, Lastwagen ca. 15'000 kg), verursacht ein Lieferwagen pro Tonne Transportgut fünfmal mehr Dieseleruss und 50 Prozent mehr NOx als ein Lastwagen.

- Nutzfahrzeuge mit weniger als 3'500 kg Gesamtgewicht sind nicht LSVA-pflichtig und fallen nicht unter das Nacht- und Sonntagsfahrverbot.
- Lieferwagen können im Vergleich zu Lastwagen rund um die Uhr eingesetzt werden und verkehren in sensiblen Räumen mit teilweise ungenügender Luftqualität.
- Der Bestand an Fahrzeugen der Klasse N1 hat gemäss Bundesamt für Statistik seit dem Jahr 2000 um ca. 20 Prozent zugenommen, jener der Personenwagen um 11 Prozent und jener der Lastwagen um ca. 8 Prozent.
- Ende 2007 waren 18 Prozent des Bestandes an Diesel-Personenwagen mit Partikelfilter ausgerüstet, bei den Lieferwagen waren es 4 Prozent.
- Im Aktionsplan Feinstaub des Bundes sowie in vielen Massnahmenplänen der Kantone wird der Emissionsminderung von Dieseleruss oberste Priorität eingeräumt.

Aufgrund dieser Überlegungen kommen wir zum Schluss, Variante B (Einbezug von Automobilen bis 3'500 kg des AStG) vorzuschlagen.

Antrag 3: Automobile bis 3'500 kg sind in den Anwendungsbereich des AStG einzubeziehen (Variante B)

Den Antrag begründen wir wie folgt:

- Damit wird eine Möglichkeit geschaffen, auch bei Lieferwagen bis 3'500 kg Gewicht einen dringend notwendigen Lenkungsmechanismus zu schaffen. Diese Fahrzeuggruppe verursacht pro gefahrenen Kilometer und pro transportierte Tonne wesentlich mehr Dieseleruss- und Stickoxidemissionen als ein durchschnittlicher Lastwagen, der nicht zuletzt aus ökologischen Gründen der LSVA unterworfen ist.
- Der Bestand an Lieferwagen wächst stärker als die Bestände von Personen- und Lastwagen. Es ist deshalb wichtig, dass auch bei den Lieferwagen vermehrt effiziente und emissionsarme Fahrzeuge eingesetzt werden.
- Der Bestand an Lieferwagen mit Partikelfilter ist deutlich geringer als bei den Personenwagen. Mit einem entsprechenden Bonus-Kriterium könnte der Partikelfilter gezielt gefördert werden.
- Die noch fehlenden Beurteilungsgrundlagen können in einer Übergangszeit durch andere Vergleichsgrössen wie Leistung und Leergewicht nachgebildet werden. Ein weiteres geeignetes Kriterium könnte das Vorhandensein eines Partikelfilters sein, insbesondere für die Beurteilung der Umweltrelevanz.
- Im Vergleich zur LSVA fallen die Mehrkosten der Automobilsteuer einmalig beim Fahrzeugkauf an. Bei effizienten und emissionsarmen Lieferwagen, die die Förderkriterien erfüllen, kann der Mehrpreis durch den Bonus vollständig kompensiert werden.

3. Zur Umweltetikette

Gemäss den Ausführungen im erläuternden Bericht der UREK Kapitel 2.1.2.3 und Anhang Ausgestaltung Umweltetikette soll die aktuelle Energieetikette um einen Umweltteil ergänzt werden. Diese Ergänzung begrüssen wir grundsätzlich. Die vorgeschlagene zweiteilige Form, nämlich einerseits Effizienzkatégorien und andererseits Umweltbelastungspunkte, macht die Etikette schwer verständlich und ist in dieser Form wenig praxistauglich. Der Etiketten-Vorschlag verlangt von den Konsumentinnen und Konsumenten, die sich an das einfache Kategoriensystem der Energieeffizienz (A bis G) auch aus anderen Konsumbereichen gewöhnt sind, zwei unterschiedliche Bewertungsarten (Effizienzkatégorien und Belastungspunkte) selbstständig zu vereinen und zu beurteilen. Diese Form der Wertung ist schwer zu kommunizieren und wird nur wenig Autointeressierte ansprechen. Wenn schon zwei Bewertungssysteme notwendig sind, sollte zumindest auf eine verständliche Kommunikation geachtet werden.

Im Weiteren wird es schwierig, mit der vorgeschlagenen zweiteiligen Form, nämlich Effizienzkatégorien und Umweltbelastungspunkte, die in mehreren Kantonen geplante oder bereits umgesetzten Ausrichtung der Motorfahrzeugsteuer auf die Energie-Etikette später in das vorgeschlagene Umweltetiketten-System zu übertragen.

Aufgrund der obigen Überlegungen sind wir der Meinung, dass die Energieeffizienz und die Umweltbelastungspunkte so in eine Umweltetikette zusammen zu führen sind, dass schlussendlich eine Gesamtwertung des Automobils nach den Beurteilungskategorien A bis G vorgenommen werden kann. Das äussere Erscheinungsbild der Etikette würde sich damit nicht ändern, in den Kategorien A bis G würde aber neu auch die Umweltbelastung mitberücksichtigt. Dies könnte beispielsweise dadurch erfolgen, dass an Stelle des CO₂ die Umweltbelastungspunkte als Bemessungsgrundlage verwendet werden. Mit der Beibehaltung der Kriterienklassen A bis G respektive der Integration der Umweltbelastung in das bestehende Kategorien-Modell wäre auch ein Systemwechsel bei der Festlegung der Motorfahrzeugsteuer von der Energie- zur Umweltetikette problemlos möglich.

Antrag 4: Wir beantragen, dass in der Umweltetikette die Energieeffizienz und die Umweltbelastung der Automobile so zusammen geführt werden, dass die Gesamtbeurteilung eines Automobils nach den (Umwelt)Kategorien A bis G möglich ist.

4. Kritische Punkte

Die Datenüberprüfung und -übermittlung haben automatisiert über die entsprechenden elekt-

ronischen Register des Bundes, Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS) und Fahrzeugtypenregister (TARGA) zu erfolgen, so dass - wie im erläuternden Bericht ausdrücklich erwähnt - die kantonalen Strassenverkehrsämter bei der Erfassung der bonusberechtigten Motorfahrzeuge und im Meldewesen nicht involviert sind und diesbezüglich keinerlei Aufwendungen haben. Deshalb könne von einer Entschädigung an die Kantone abgesehen werden. Diese Aussage wird bestritten. Die Erfahrung zeigt, dass viele Kunden sich vor dem Kaufentscheid zuverlässige Informationen beschaffen wollen. So betreibt das Strassenverkehrsamt heute schon einen sehr bedeutenden Aufwand für die Auskunftserteilung. Das vom Bund vorgeschlagenen System wird wohl zu einer grossen Nachfrage nach Informationen führen. Wir denken vor allem auch an Direktimport und an andere spezielle Fälle. Die Oberzolldirektion wird wohl kaum in der Lage sein, technische Auskünfte zu erteilen. Sollten die Kantone verpflichtet werden, die entsprechenden Informationen zu bearbeiten und zu erteilen, drängt sich eine Abgeltung dieser Leistungen auf.

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme. Gerne hoffen wir, dass Sie unsere Bemerkungen für eine überarbeitete Fassung aufnehmen werden.

Altdorf, 19. Februar 2009



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

I. Baumann
Isidor Baumann

Peter Huber
Dr. Peter Huber