

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

26. Mai 2009

Nr. 2009-357 R-720-11 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer (Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuer und der Verordnung dazu)

A. Zusammenfassung

Die sechs Zentralschweizer Kantone führen seit dem Jahr 2000 einen "gemeinsamen Massnahmenplan Luftreinhaltung" mit dem Ziel, die Luftverschmutzung auf ein Mass zu verringern, wie es das Umweltschutzgesetz verlangt. In allen Kantonen sind die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten, im Kanton Uri vor allem in der Umgebung der Nationalstrasse A2 und in Altdorf.

Der gemeinsame Massnahmenplan befasst sich unter anderem mit der kantonalen Strassenverkehrssteuer. Sie soll so ausgestaltet werden, dass ökologisch effiziente Fahrzeuge gegenüber ineffizienten Fahrzeugen mit einem Rabatt bevorzugt werden. Das steigert langfristig die Effizienz der Fahrzeugflotte und reduziert die Umweltbelastungen. Vor allem der Ausstoss von Klimagasen wird verringert, was der zunehmenden Klimaerwärmung entgegenwirkt.

Eine Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz enthält konkrete Vorgaben für ein Rabattsystem in der Besteuerung von Personenwagen. Der Kern des Rabattmodells ist eine befristete steuerliche Bevorzugung der umweltmässig besten Personenwagen. Der Rabatt wird durch einen geringen, aber unbefristeten Zuschlag auf den ineffizientesten Fahrzeugen kompensiert. Das Kriterium für die Auswahl der besten und der ineffizientesten Personenwagen wird vom Bund übernommen. Zurzeit ist das die Energie-Etikette. Sie wird ab zirka 2011 durch eine Umwelt-Etikette abgelöst. Der Rabatt beträgt 100 Prozent der Steuer für Fahrzeuge der Effizienzklasse "A" während maximal vier Jahren. Kumuliert

über die gesamte Rabattfrist können pro Fahrzeug Fr. 660.-- bis maximal Fr. 2'000.-- gespart werden. Der Zuschlag für die ineffizientesten Personenwagen liegt zwischen Fr. 35.-- und Fr. 70.-- pro Jahr und Fahrzeug. Für Lieferwagen, Lastwagen und Motorräder gibt es noch keine Energie-Etikette. Für diese Fahrzeugkategorien ändert sich deshalb nichts in der Besteuerung.

Das Rabatt-/Zuschlagsmodell hat verschiedene Vorteile: Die Besteuerung nach zugelassenem Gesamtgewicht bleibt unangetastet. Das Kriterium für die Rabattberechtigung wird vom Bund laufend unter Berücksichtigung der Technologieverbesserungen nachgeführt und garantiert, dass immer nur die besten Fahrzeuge in den Genuss des Rabatts kommen. Für die Besteuerung von Hybrid- und anderen speziellen Personenwagen, für Leasing und Automiete braucht es keine eigenen Regelungen, sie werden alle vom Rabattsystem so erfasst, dass die Lenkungswirkung erhalten bleibt. Die Steuersätze werden nicht verändert. Dank der Kompensation des Rabatts mit dem Zuschlag bleiben die Einnahmen aus der Strassenverkehrssteuer neutral.

Mit dieser Vorlage wird die Massnahme Z1 des gemeinsamen Massnahmenplans Luftreinhaltung der sechs Zentralschweizer Kantone vom 21. Mai 2007 umgesetzt und gleichzeitig der Auftrag erfüllt, den der Landrat am 20. September 2006 mit der Überweisung des Postulats Moser dem Regierungsrat erteilt hat, nämlich die gesetzliche Grundlagen zu schaffen, um die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer umzusetzen. Entsprechend den geschilderten Vorarbeiten auf schweizerischer Ebene und mit Blick auf den landrätlichen Auftrag soll das System zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern umgestaltet und nach ökologischen Kriterien ausgerichtet werden. Das Steuersystem wird dabei als Lenkungsinstrument konzipiert. Es sollen umweltfreundliche Fahrzeuge durch tiefe Steuern gefördert (Rabatt), und umgekehrt die weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge höher belastet (Zuschlag) werden. Die Steuerlast wird nach ökologischen Gesichtspunkten umverteilt.

Mit dem Rabatt- und Zuschlagsystem lässt sich der Steuertarif so ausgestalten, dass die Steuereinnahmen mittelfristig ertragsneutral ausfallen. Erklärtes Ziel des Regierungsrats ist es denn auch, den aus der Motorfahrzeugsteuer generierten Steuerertrag zu erhalten.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Änderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuern (SVStG) zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden und die Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern (SVStV) zu beschliessen.

B. Ausführlicher Bericht

1. Ausgangslage

1.1 Interkantonale Entwicklung

Die Luftqualität in der Zentralschweiz entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen, die Luftverschmutzung ist nach wie vor in grossen Siedlungsgebieten und an den Hauptverkehrsachsen zu hoch. Im Kanton Uri sind insbesondere in der Umgebung der Nationalstrasse A2 und teilweise auch in Altdorf die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten. In den Neunziger Jahren konnte dank den ergriffenen Massnahmen die Luftverschmutzung zwar verringert werden. Seit dem Jahr 2000 verharren jedoch die besonders kritischen Luftschadstoffe Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon auf einem Niveau über den Grenzwerten. Das Umweltschutzgesetz verpflichtet in diesem Fall die Behörden des Kantons Uri zur Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen.

Auch in den übrigen Zentralschweizer Kantonen stellt sich das Problem. Seit 1999 arbeiten die sechs Kantone gemeinsam an der Reduktion von Schadstoffemissionen. Sie führen seither ihren "gemeinsamen Massnahmenplan Luftreinhaltung". Wegen der anhaltend übermässigen Luftbelastung haben die Umweltschutzdirektoren im Mai 2007 weitere Massnahmen verabschiedet und diese den Regierungen zur Umsetzung empfohlen. Alle Regierungen der Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug haben inzwischen die gemeinsamen Massnahmen verabschiedet, der Regierungsrat des Kantons Uri am 15. April 2008. Dank der Zusammenarbeit mit den Zentralschweizer Kantonen sind die Erfolgchancen grösser, die Kosten für Planung und Umsetzung geringer.

Drei von elf neuen, gemeinsamen Massnahmen befassen sich mit dem Strassenverkehr. Zwei davon sind in der Kompetenz des Bundes und werden als Anträge an den Bundesrat ans Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Bern geschickt. Der Bund wird aufgefordert, erstens die Automobilsteuer (Importsteuer) nicht wie bisher abhängig vom Preis des Fahrzeuges festzulegen, sondern ökologisch differenziert zu gestalten, und zweitens die Abgaswartungspflicht auf motorisierte Zweiräder und weitere, von der Pflicht bisher ausgenommene Fahrzeuge auszuweiten.

Die dritte Massnahme zum Strassenverkehr liegt in der Kompetenz der Kantone und betrifft die kantonale Strassenverkehrssteuer (Motorfahrzeugsteuer). Diese ist zwar in jedem Kanton anders ausgestaltet, aber die Massnahme schlägt vor, unabhängig von der Ausgestaltung ökologisch effizientere Fahrzeuge gegenüber ineffizienten Fahrzeugen mit einem einfachen Rabattsystem zu bevorzugen.

Auf Initiative der ZUDK hat im Frühjahr 2007 eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der schweizerischen Strassenverkehrsämter, der Umweltschutz- und der Energiefachstellen eine Empfehlung für ein einfaches Modell, das "asa-Rabattmodell"¹, erarbeitet. Die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) und die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) haben das "asa-Rabattmodell" geprüft und den Kantonen zur Umsetzung empfohlen. Acht Kantone haben bereits ökologisierte Motorfahrzeugsteuern realisiert, in elf weiteren Kantonen sind solche in Planung.

Diese Dynamik ist auf den ersten Blick erstaunlich, denn seit das Instrument Massnahmenplan 1986 in die Bundesgesetzgebung aufgenommen worden ist, sind immer wieder erfolglose Versuche zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer lanciert worden. Der Grund für die neuen Aktivitäten liegt im Umstand, dass die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer nicht nur Luftschadstoffe, sondern auch Klimagasemissionen einspart – und weil in den letzten zwei Jahren die zunehmende Klimaerwärmung ins öffentliche Bewusstsein gerückt ist, nimmt man heute zur Kenntnis, dass der Handlungsbedarf zur Reduktion von Klimagasemissionen weltweit ausserordentlich hoch ist: In der Schweiz, in der Europäischen Union und auch unter den G8-Ländern (Deutschland, USA, Japan, Grossbritannien, Kanada, Frankreich, Italien und Russland) spricht man von einer Halbierung der Emissionen bis zum Jahr 2050. In dieser Situation sind Massnahmen gefragt, die sowohl Luftschadstoffe wie auch gleichzeitig Klimagase reduzieren, und dazu gehört die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer, weil sie einen Anreiz zur Einsparung von Treibstoffen und zum Umsteigen auf sauberere Fahrzeuge schafft.

Seit der Verabschiedung des gemeinsamen Massnahmenplans sind in allen Zentralschweizer Kantonen Revisionen der Strassenverkehrssteuern im Gang.

1.2 *Postulat Moser*

Vor diesem Hintergrund reichte Landrat Dr. Toni Moser, Bürglen, zusammen mit 27 Mitunterzeichneten eine Motion für weniger Feinstaub in unserer Atemluft ein. Der Vorstoss verlangt unter anderem, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien neu zu gestalten (Stichwort: Bonus-Malus-System). Am 20. September 2006 überwies der Landrat den Vorstoss als Postulat.

Der Vorstoss Moser deckt sich mit der Massnahme Z1 des gemeinsamen Massnahmenplans Luftreinhaltung der sechs Zentralschweizer Kantone vom 21. Mai 2007. Danach ist die Mo-

¹ Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenkraftwagen. Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa), 2. Juli 2007, http://www.asa.ch/pdf/asa_rabattmodell_de.pdf

torfahrzeugsteuer so auszugestalten, dass ökologisch effiziente Fahrzeuge gegenüber ineffizienten Fahrzeugen mit einem Rabatt bevorzugt werden.

2. Grundzüge der Vorlage

2.1 Einführung "asa-Rabattmodell"

Das Ziel der Verordnungsrevision lautet, das "asa-Rabattmodell" in das bestehende Urner System der Strassenverkehrssteuern zu integrieren. Zwei Beschlüsse des Regierungsrats sind für das Ziel massgebend: Mit dem Beschluss zum Massnahmenplan vom 15. April 2008 hat die Regierung einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer mit Hilfe des "asa-Rabattmodells" zugestimmt. Darüber hinaus hat sich der Regierungsrat in der Vernehmlassung zur Ausgestaltung der kantonalen Strassenverkehrssteuer nach ökologischen Kriterien vom 11. September 2007 für die Kompensation der Rabatt-Einnahmeausfälle durch ein Malus-System ausgesprochen. Die beiden Beschlüsse werden im Folgenden erläutert.

2.2 Die Besteuerung nach Gesamtgewicht bleibt unangetastet

Das "asa-Rabattmodell" hat einen wichtigen Vorteil: Am Urner System der Strassenverkehrssteuer, das im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (SVStG; RB 50.1411) vorgelegt ist, braucht nichts geändert zu werden. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs als Bemessungsgrundlage bleibt erhalten, und auch die Steuersätze, wie sie in der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern (SVStV; RB 50.1413) festgeschrieben sind, werden nicht verändert. Neu ist lediglich, dass umwelteffiziente Personenwagen für die Dauer von drei bis vier Jahren ab der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeuges eine Vergünstigung auf die Normalsteuer erhalten. Umgekehrt werden besonders ineffiziente Fahrzeuge mit einem Zuschlag auf die Normalsteuer belastet. Diese Änderungen bedürfen einer Ergänzung in der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern.

2.3 Die Steuereinnahmen des Kantons bleiben unverändert

Die "asa-Empfehlung" enthält den Grundsatz, den Rabatt zu kompensieren, der für umwelt-effiziente Fahrzeuge zu gewähren ist. Nur so kann die Einnahmeneutralität des Steuersystems erhalten werden. Für die Kompensation empfiehlt sie Zuschläge für besonders ineffiziente Fahrzeuge oder eine generelle Erhöhung der Normalsteuer. Der Regierungsrat des Kantons Uri hat die Kompensation diskutiert, weil sie sich im Rahmen einer Umfrage der Schweizerischen BPUK dazu äussern musste. Er hat sich in der Vernehmlassung vom 11. September 2007 für einen Zuschlag entschieden und hat sich damit gegen eine generelle Erhöhung der Strassenverkehrssteuer ausgesprochen.

2.4 Merkmale des Rabatt- bzw. des Zuschlagsmodells

2.41 Unveränderte Bemessungsgrundlage der Strassenverkehrssteuer

Das Rabattmodell auf Basis der "asa-Empfehlung" belässt die vorhandene Bemessungsgrundlage für die Strassenverkehrssteuer strukturell unverändert, wie oben schon erwähnt. Die geschuldete Steuer wird daher weiterhin gemäss Artikel 6 SVStG nach dem im Fahrzeugausweis eingetragenen und in der Schweiz gesetzlich zugelassenen Gesamtgewicht des Fahrzeugs berechnet. Ebenfalls unverändert bleiben die Steuersätze, die in der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern festgelegt sind.

2.42 Rabatt für "beste" Fahrzeuge – der Bund sagt, welches die "besten" sind

2.421 Kriterien der besten Fahrzeuge nach Bundesrecht

Der Kern des Rabattmodells ist eine befristete steuerliche Bevorzugung der besten Fahrzeuge, um sie für Käuferinnen und Käufer attraktiv zu machen. Die Frage, welches die besten Fahrzeuge sind, wird vom Bund beantwortet. Weil sich das Angebot an Fahrzeugen ständig ändert, ändert sich auch der Bestand, und die Klassifikation muss regelmässig angepasst werden. Nur so kann über längere Zeit sichergestellt werden, dass die erwünschte Lenkungswirkung erhalten bleibt. Die Bewertung der im Markt erhältlichen Fahrzeuge ist damit eine Daueraufgabe, die vom Bund geleistet wird.

Die Rechtsgrundlage des Bundes, um Energieeffizienz-Kategorien aufzustellen, findet sich in der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01). Danach muss, wer einen neuen Personenwagen anbietet, die Energieeffizienz-Kategorie aufgrund der Energieeffizienz des Modells angeben. Die Fahrzeuge werden entsprechend ihrer Bewertungszahl in eine der sieben Energieeffizienz-Kategorien A, B, C, D, E, F und G gemäss den Bedingungen eingeteilt, die im Anhang 3.6 der Energieverordnung enthalten sind.

2.422 Heute: Energie-Etikette

Mit der Energie-Etikette des UVEK existiert heute ein System, das Personenwagen bezüglich ihrer Energieeffizienz bewertet. Das System ist inzwischen etabliert und genügt allen Anforderungen der Strassenverkehrsämter, um die Rabattberechtigung eines Fahrzeugs einfach und eindeutig herauszufinden.

Die Energie-Etikette ist seit 1. Januar 2002 in Kraft und 2004, 2006 und 2008 an die aktuellen Verhältnisse angepasst worden. Untersuchungen haben gezeigt, dass dank der Energie-Etikette der spezifische Energieverbrauch von Neufahrzeugen gesenkt werden konnte; der

Marktanteil der energieeffizienten Personenwagen (Energie-Etikette A und B) konnten demnach um 1,5 Prozentpunkte pro Jahr erhöht werden.

2.423 Ab 2011 Umwelt-Etikette

Die heutige Energie-Etikette klassiert Fahrzeuge nur in Bezug auf ihre Energieeffizienz. Das Ziel des Rabattmodells ist aber eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat im Auftrag des UVEK dazu die im UVEK-Aktionsplan gegen Feinstaub¹ angekündigten "Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge" (KeeF²) definiert und am 4. Juli 2007 in eine Testphase geschickt. Diese Bemessungskriterien zur Beurteilung der Umweltbelastung von Personenwagen bilden die Grundlage für den Ausbau der bestehenden Energie-Etikette in eine Umwelt-Etikette. Ziel ist, den Anteil an energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen zu erhöhen. Das "asa-Rabattmodell" sieht deshalb vor, dass im Fall einer Änderung des Bewertungssystems für die Festlegung von Effizienz kategorien seitens des Bundes die Rabatt- und Zuschlagsbestimmungen auf das neue System übertragen werden. Dies entspricht wiederum dem Grundsatz in der "asa-Empfehlung" und ist sogar zwingend, weil die Energie-Etikette durch die Umwelt-Etikette abgelöst werden soll und nach dem Systemwechsel nicht mehr verfügbar sein wird.

2.43 Zuschlag

Entsprechend dem Bonus-/Malus-System wird der finanzielle Ausfall, der durch gewährte Rabatte entsteht, mittelfristig ausgeglichen. Dazu werden die Fahrzeuge der Effizienz kategorie F, G und keine Kategorie, die nicht "rabatt-würdig" sind, mit einem jährlichen Zuschlag belastet, der sich zwischen Fr. 35.-- und Fr. 70.-- bewegt. Im Übrigen sei auf die Bemerkungen zu Artikel 1b verwiesen.

3. Vernehmlassung

3.1 Vernehmlassung zur Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern

Im Oktober 2008 eröffnete der Regierungsrat das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern (SVStV; RB 50.1413). Der Änderungserlass will die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer erreichen, indem für "saubere" Personenwagen ein Rabatt und für "schmutzige" ein Zuschlag eingeführt wird. Das Rabattmodell besteht in einer auf höchstens vier Jahre befristeten steuerlichen Bevorzugung der umwelt-

¹ Aktionsplan www.uvek.admin.ch/dokumentation/00655/00699/01083/index.html?lang=de

² Medienmitteilung: www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=de&msg-id=16786

mässig besten Personenwagen. Umgekehrt ist auf den ineffizientesten Fahrzeugen ein geringer, aber unbefristeter Zuschlag vorgesehen, der den Rabatt steuerertragsmässig kompensiert. Das Kriterium für die Auswahl der besten und der ineffizientesten Personenwagen stützt sich dabei auf die jeweils aktuellen Bewertungskriterien des Bundes.

Die Vernehmlassung zur vorgeschlagenen Verordnungsänderung ergab ein klares "Ja" zu einer neu nach ökologischen Kriterien ausgestalteten Motorfahrzeugsteuer. Auch wurden die Zielsetzung und Konzeption der entworfenen Verordnungsänderung in der Vernehmlassung durchwegs begrüsst, wenngleich mancherorts noch gewisse Vorbehalte zu Detailfragen bestanden.

3.2 *Handlungsbedarf auf Ebene Gesetz*

Das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (SVStG; RB 50.1411) nennt in Artikel 2 das Steuerobjekt und das Steuersubjekt und in Artikel 6 die Bemessungsgrundlage. Nach Artikel 6 bemisst sich die Steuer nach dem gesetzlich zugelassenen Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Da beim Rabatt- bzw. Zuschlagsmodell für die Besteuerung neu nicht mehr nur das Gesamtgewicht, sondern auch die "Sauberkeit" bzw. der "Verschmutzungsgrad" des Fahrzeugs massgeblich ist, bedarf es einer Anpassung des Gesetzes. Konkret soll der Verordnungsgeber ermächtigt werden, Fahrzeuge je nach deren ökologischer Effizienz mit einem Rabatt zu bevorzugen bzw. mit einem Zuschlag zu belasten. Die Änderung von Artikel 6 SVStG bezweckt somit einzig, die Rechtsgrundlage für das Modell gemäss der Vernehmlassungsvorlage zur SVStV-Revision "nachzubessern". Eine erneute Vernehmlassung zur Gesetzesänderung erübrigt sich deshalb.

4. **Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen**

4.1 *Zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern*

Artikel 6 Absatz 1bis (neu)

Artikel 6 Absatz 1bis sieht neu vor, dass energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge mit einem Rabatt belohnt, besonders umweltbelastende und ineffiziente Motorfahrzeuge dagegen mit einem Zuschlag belegt werden können. Die Besteuerung nach zugelassenem Gesamtgewicht bleibt unangetastet, wird aber um die Bemessungskriterien der Umweltbelastung und Effizienz ergänzt.

Als Bemessungsgrundlage für Rabatt und Zuschlag sollen die Bewertungskriterien des Bundes massgeblich sein (Abs. ^{1bis} letzter Satz). Damit übernimmt der Kanton die Umweltqualifikation des Bundes und verzichtet zugleich auf die Definition von eigenen Umweltstandards.

Da der Bund seine Bewertung laufend und einheitlich dem aktuellen Stand der Technik anpasst, wird eine einfache, allgemeingültige und gut dynamisierbare Bemessungsgrundlage erreicht. Die periodischen Neuklassifizierungen fliessen in die Besteuerung ein, so dass sich die Lenkungswirkung nachhaltig erzielen lässt. Da je nach Umweltqualifikation nicht nur Rabatte gewährt, sondern auch Zuschläge erhoben werden, besteht die Möglichkeit, das Öko-System mittelfristig einnahmeneutral auszugestalten. Dabei ist es Sache des Landrats, die Steuersätze im beschriebenen Rahmen in einer Verordnung zu bestimmen (vgl. Art. 7).

Mit der Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern (SVStV), ist auch die konkrete Ausgestaltung bekannt. Auf die dortigen Ausführungen sei verwiesen.

4.2 *Zur Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern*

Artikel 1

Neu auf dem Markt erschienene Motorfahrzeugkategorien wie "Kleinmotorfahrzeuge" und "dreirädrige Motorfahrzeuge" müssen neu in die Verordnung aufgenommen werden. Um diese Motorfahrzeuge gerecht besteuern zu können, muss der Artikel 1 angepasst werden.

Artikel 1a

Die Revision von Artikel 1a der SVSTV sieht vor, dass Personenwagen der Effizienzkatégorie A des Bundes in den ersten drei bis vier Jahre (höchstens 48 Monate) zu 100 Prozent von der Strassenverkehrssteuer befreit werden (Rabatt). Umgekehrt werden Personenwagen der Effizienzkatégorie G und F über ihre gesamte Lebensdauer mit einem Zuschlag auf die Strassenverkehrssteuer belastet (Zuschlag, Malus). Insgesamt ist die Finanzierung so ausgestaltet, dass sie mittelfristig einnahmeneutral bleibt.

Die wesentliche Neuerung ist, dass neue Personenwagen einen befristeten Rabatt auf die Strassenverkehrssteuer erhalten, wenn sie zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung vom Bund mit der Effizienzkatégorie A bewertet wurden. (Entspricht ein neues Fahrzeug zwar der Katégorie A, trägt aber keine Energie-Etikette, z. B. Direktimport, siehe unten Punkt C). Die Energie-Etikette informiert bei Neuwagen über den Treibstoffverbrauch in Liter/100 km, den CO₂-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeug-Leergewicht. Ausserdem unterteilt die Etikette die Fahrzeuge in sieben Effizienzkatégorien von A, B, C bis G, die auf Basis einer Bewertungszahl, die auf dem Treibstoffverbrauch im Verhältnis zum Leergewicht basiert, ermittelt wird. Die beste Effizienzkatégorie A kann sowohl von kleinen und leichten wie auch von grösseren Fahrzeugen erreicht werden.

Der Rabatt für Fahrzeuge der Effizienzklasse A beträgt 100 Prozent auf die kantonale Strassenverkehrssteuer während des Jahres der Inverkehrsetzung und den drei darauf folgenden Kalenderjahren, längstens aber für 48 Monate. Die Höhe des Steuerrabatts beläuft sich daher, in Abhängigkeit des Fahrzeuggesamtgewichts, auf zirka Fr. 220.-- bis Fr. 500.-- pro Jahr, über die gesamte Rabattfrist also mindestens Fr. 660.-- und höchstens Fr. 2000.--.

Die heute bereits gewährte unbefristete Ermässigung für batterieangetriebene Elektrofahrzeuge auf zwei Drittel der Normalsteuer (Art. 1 Abs. 3 Bst. a) bleibt weiterhin unverändert erhalten. Wenn ein solches Fahrzeug die Energie-Etikette A trägt, ist es dank des Rabattmodells in den ersten drei Jahren nach Inverkehrsetzung von der Steuer ganz befreit. Trägt es keine Energie-Etikette A wird die Steuer wie bisher über die gesamte Lebensdauer auf zwei Drittel ermässigt, ohne aber in den Genuss des Rabatts zu kommen.

Nicht rabattberechtigt sind Dieselfahrzeuge der Effizienzklasse A, die über keinen geschlossenen Partikelfilter verfügen. Grund dieses Ausschlusses ist der hohe Ausstoss von Feinstaubpartikeln bei Dieselfahrzeugen, die über kein geschlossenes Partikelfiltersystem verfügen. Die Feinstaubpartikel dringen über die Lungen in den Körper ein und wirken krebserzeugend. Bis zum Inkrafttreten des Rabattmodells wird bereits ein Grossteil der neu in Verkehr gesetzten Dieselpersonenwagen über geschlossene Partikelfilter verfügen, so dass die Einschränkung der Rabattberechtigung kaum noch zum Zuge kommen wird.

Wissenschaftliche Untersuchungen der ETH Zürich haben gezeigt, dass monetäre Anreizsysteme einen Beitrag zu Marktanteilserhöhungen von effizienten Fahrzeugen leisten können¹. Je nach Ausgestaltung der Anreizsysteme wird durch einen Bonus, wie es das vorgeschlagene Rabattmodell vorsieht, eine Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen der Effizienzklasse A ermöglicht. Neben der positiven Lenkungswirkung wurde dabei auch eine hohe Akzeptanz von Rabattmodellen festgestellt. Gleichzeitig wurden Anforderungen an Rabattmodelle formuliert, die erfüllt werden müssen, um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen: Erstens sollte der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf in Verbindung gebracht werden und substantiell sein. Zweitens sollte der Rabatt auf wenige Jahre befristet sein, um eine optimale Wirkung entfalten zu können. Drittens muss der Rabatt an eine gut kommunizierbare Bemessungsgrundlage geknüpft sein und so zu Marketingzwecken bei den Fahrzeughändlern verwendet werden können. Das "asa-Rabattmodell" und damit auch die Neuerung für den Kanton Uri erfüllen genau diese Anforderungen.

¹ Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14, P. de Haan, et al.: ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM 1516, 8. März 2007
Lenkungsabgaben zur Senkung des CO₂-Ausstosses beim Neuwagenkauf - Hintergrund, Mechanismen, Prognosen, P. de Haan et al., ETH Zürich, Dept. of Environmental Sciences, Zürich 2007

Artikel 1b

Neben dem Rabatt für besonders effiziente Fahrzeuge sieht das Modell auch einen Zuschlag für Fahrzeuge der Effizienzkat­egorien F und G sowie für Fahrzeuge vor, die keiner Effizienz­kategorie zugeordnet sind. Dieser Zuschlag für diese Kategorien beträgt maximal Fr. 70.-- pro Jahr und ist für alle Fahrzeuge prozentual etwa gleich hoch. Er gilt unbefristet über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs. Der Zuschlag hat eine doppelte Funktion. Erstens soll er zu einer mittelfristig einnahmenneutralen Finanzierung des Rabatts für besonders effiziente Fahrzeuge dienen und zweitens eine gewisse Lenkungswirkung aufweisen. Letztere ist aber wegen der relativ bescheidenen Höhe des Zuschlags für die Verordnungsrevision nur von untergeordneter Bedeutung.

Gemeinsame Bemerkungen zu Artikel 1a und 1b

1. *Nicht klassierte Personenwagen*

Fahrzeuge ohne Bewertung der Effizienz­kategorien (z. B. Direktimporte) unterliegen grundsätzlich dem Zuschlag. Es kann allerdings ein Antrag auf Rabatt beim kantonalen Amt für Strassen- und Schiffsverkehr gestellt werden, wenn das Fahrzeug der Effizienz­kategorie A entspricht und im Fall eines Fahrzeugs mit Dieselmotor über einen geschlossenen Partikelfilter verfügt. Die Beweislast liegt beim Halter oder der Halterin. Es müssen beim Antrag geeignete Beurteilungsgrundlagen vorgewiesen werden, mit denen das Amt das Fahrzeug ohne weiteren Mess- und Prüfaufwand der Effizienz­kategorie A zugeordnet werden kann. Ein analoges Vorgehen ist für den Erlass des Zuschlags vorgesehen: Auch hier hat der Halter oder die Halterin geeignete Grundlagen zur Verfügung zu stellen, um ein Fahrzeug eindeutig von den Effizienz­kategorien F und G auszuschliessen. Solange ein Nachweis nicht erbracht ist, bleibt ein Fahrzeug zuschlagspflichtig. Die Zuschlagspflicht beginnt mit Inkrafttreten der revidierten Verordnung.

Die vorgehend beschriebenen Regelungen entsprechen den Empfehlungen der "asa" und ermöglichen die Reduktion des administrativen Aufwands beim kantonalen Amt für Strassen- und Schiffsverkehr für die wenigen zu erwartenden Spezialfälle und Fahrzeuge ohne Bewertung der Effizienz­kategorie.

2. *Weitere Konsequenzen des Rabattmodells*

2.1 *Hybrid- und andere Spezialpersonenwagen*

Spezialfahrzeuge, z. B. mit alternativen Antrieben (z. B. Hybridfahrzeuge) und Fahrzeuge mit

alternativen Treibstoffen (Gas, Biotreibstoffe), werden grundsätzlich wie benzin- oder dieseltreibene Fahrzeuge behandelt. Massgebend ist ihre Zuordnung zu einer Effizienzklasse gemäss Energie-Etikette.

2.2 *Handänderungen von rabattberechtigten Personenwagen*

Bei Handänderungen werden Rabatte unter Berücksichtigung der gesamten Rabattdauer auf den neuen Halter bzw. die neue Halterin übertragen. Wechselt z. B. ein Fahrzeug zwei Jahre nach Inverkehrsetzung den Halter oder die Halterin, so kommen der neue Halter respektive die Halterin noch ein bis maximal zwei Jahre in den Genuss des Rabatts.

2.3 *Leasing oder Automiete von Personenwagen*

Für Leasing- oder Mietfahrzeuge bzw. Firmenfahrzeuge braucht es keine Sonderregelung. Beim Leasing hat der Leasingnehmer den Status des Fahrzeughalters. Er kommt in den Genuss des Rabatts, wenn sein neues Fahrzeug die Energie-Etikette A trägt (gilt auch im Fall einer Leasingnehmerin). Umgekehrt ist er selber bei F- und G-Fahrzeugen zuschlagspflichtig. Bei der Automiete ist der Vermieter der Fahrzeughalter und damit rabattberechtigt oder zuschlagspflichtig. Im Sinne eines fairen Mietpreissystems kann er Rabatt oder Zuschlag auf die Mietpreise übertragen.

2.4 *Keine Änderungen für Lieferwagen, schwere Motorwagen und Zweiräder*

Das Rabattmodell wird nur für Personenwagen eingeführt. Zurzeit werden nämlich keine anderen Fahrzeugkategorien mit einer Energie-Etikette eingestuft. Namentlich für Lieferwagen, schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse und für alle Arten von Motorrädern gibt es deshalb keine Neuerungen, also in der Besteuerung weder Rabatt noch Zuschlag.

Lieferwagen werden zu einem späteren Zeitpunkt ins Rabattsystem aufgenommen, wenn für sie vom Bund ein Effizienzsystem eingeführt wird. Vorläufig ist aber noch kein solches vorgesehen. Für schwere Nutzfahrzeuge gilt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die bereits eine starke Lenkungswirkung zugunsten von modernen Abgastechnologien entfaltet.

Artikel 1c

Im Fall einer Änderung des Bewertungssystems für die Festlegung von Effizienzklassen durch den Bund - vorgesehen ist für 2011 die Ablösung der Energie-Etikette durch eine Umwelt-Etikette - werden die Rabatt- und Zuschlagsbestimmungen auf das neue System über-

tragen werden. Dies entspricht dem Grundsatz in der "asa-Empfehlung" und ist sogar zwingend, weil die Energie-Etikette durch die Umwelt-Etikette abgelöst wird und nach dem Systemwechsel für neue Personenwagen gar nicht mehr verfügbar wäre.

Die Energie-Etikette wird alle zwei Jahre vom Bund überprüft. Gegebenenfalls werden die Grenzen der Kategorien neu bestimmt. (Anhang 3.6 EnV, Pt. 2.2.3). Fällt ein bisher A-klassierter Personenwagen nach Neubestimmung in die Kategorie B, so verliert er deswegen seine Rabattberechtigung nicht. Ausschlaggebend ist die Klassierung zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung.

Artikel 2

Die "asa-Empfehlung" verzichtet auf besondere Vorgaben für Fahrzeuge mit Wechselschildern und befürwortet, die geltenden kantonalen Regelungen zu benutzen. In der Verordnung ist dieser Fall im Artikel 2 geregelt. Demnach wird der normale Steuerbetrag erhoben, der für das Fahrzeug mit der höheren Steuer gilt. Auf das Rabattmodell übertragen bedeutet das, dass der Rabatt nur beansprucht werden kann, wenn beide Fahrzeuge mit der Energie-Etikette bewertet sind (Inhalte des neuen Abs. 3 im Art. 2). Umgekehrt gilt die Zusatzpflicht, wenn mindestens eines der Fahrzeuge, die unter dem Wechselschild verkehren, zuschlagspflichtig ist (Energie-Etikette F, G oder unklassiert).

Artikel 5

Neu auf dem Markt erschienene Motorfahrzeugkategorien müssen neu in die Verordnung integriert werden. Formulierungen in der Verordnung sind teilweise unklar und in der Praxis nicht umsetzbar. Anpassungen sind auch nötig, um eine gerechte Besteuerung einzelner Kategorien sicherzustellen.

Artikel 8a

Das Rabattmodell gilt auch für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Neuerung in Verkehr gesetzt worden sind. Doch wird für diese der Rabatt nur gewährt, soweit die Frist für die Rabattberechtigung noch nicht abgelaufen ist.

(Beispiel: Für ein Fahrzeug, das im August 2009 als "sauberes" Fahrzeug, Energieeffizienz-kategorie A in Verkehr gesetzt wurde und die neue Verordnung am 1. Januar 2010 in Kraft tritt, gilt der Rabatt für dieses Fahrzeug vom 1. Januar 2010 noch bis Ende 2012, ohne Rückwirkung).

Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten der revidierten Verordnung neu in Verkehr gesetzt werden und die zu diesem Zeitpunkt bereits in Verkehr sind, sind zuschlagspflichtig, falls sie mit der Effizienzklasse F oder G bewertet wurden oder keiner Effizienzklasse zugeordnet sind. Der Zuschlag ist unbefristet und gilt während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs. Er beträgt mindestens Fr. 35.-- und höchstens Fr. 70.--.

5. Auswirkungen des Rabattmodells

5.1 Umweltauswirkungen

5.1.1 Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen

Das Rabattmodell wird eingeführt, um A-Fahrzeuge für Käuferinnen und Käufer attraktiver zu machen. A-Fahrzeuge sind effizienter, verbrauchen im Durchschnitt weniger Treibstoff. Der Rabatt wird deshalb dazu führen, dass der durchschnittliche Verbrauch der Personenwagenflotte stärker abnimmt als im bisherigen Steuersystem.

Die folgende Tabelle zeigt Durchschnittswerte für die in der Schweiz verkauften Personenwagen 2008. Das Leergewicht, Hubraum, Verbrauch und CO₂-Emissionen steigen von der Kategorie A bis G jeweils an. Der Durchschnitt liegt im Bereich der Energieeffizienzklasse C oder C/D.

Energieeffizienz- kategorie	Anteile Neuwagen 2008	Leergewicht	Hubraum	Treibstoff- verbrauch	CO₂-Emission
	%	kg	ccm	lt/100km	g/km
A	16.9 %	1302	1553	5.1	130
B	23.9 %	1372	1668	6.2	153
C	25.3 %	1476	1826	7.1	174
D	18.0 %	1545	1964	7.9	193
E	7.5 %	1690	2357	9.0	219
F	4.1 %	1690	2567	9.8	234
G	4.2 %	1810	3507	11.9	279
Total /Mittelwert	100 %	1473	1908	7.1	175

Tabelle 1 Durchschnittswerte der Schweizer Neuwagen (nur Personenwagen) 2008. Man beachte, dass die Einteilung mit der ab 1. Juli 2008 gültigen Berechnungsformel abgebildet ist. Quelle: Auto-Schweiz, 13. Berichterstattung im Rahmen der Energieverordnung über die Absenkung des spezifischen Treibstoff-Normverbrauchs von Personenwagen 2008 (im Auftrag UVEK).

Wird das Rabattmodell eingeführt, dürfte bei den Neuwagen der Anteil A-Fahrzeuge um etwa 3 Prozentpunkte (von 16,9 Prozent auf 19,9 Prozent) ansteigen. Der Verbrauch und die CO₂-Emissionen der Neuwagen werden damit um knapp 1 Prozent abnehmen. Das mag zwar nach einer bescheidenen Wirkung tönen, aber es gilt zu beachten, dass sich diese Wirkung

Jahr für Jahr kumuliert, weil die besseren Fahrzeuge über ihre gesamte Lebensdauer in der Flotte bleiben.

Wenn später ab 2011 die Umwelt-Etikette die Energie-Etikette ablösen wird, kommen weitere erwünschte Umweltwirkungen hinzu. Sie lassen sich im Moment noch nicht quantifizieren, solange das System der Umwelt-Etikette noch nicht spezifiziert ist. Aufgrund der Vorgabe für die Umwelt-Etikette ist deren Fokus aber auf umfassende, ökologische und insbesondere auch lufthygienische Kriterien gerichtet, d. h. nicht nur auf die Reduktion von Verbrauch und CO₂, sondern auch auf Luftschadstoffe und Lärm.

5.12 Synergie mit der Revision der eidgenössischen Automobilsteuer

Weiter vorne wurde unter 1. Ausgangslage erwähnt, dass die ZUDK den Bund auffordert, die Automobilsteuer (Importsteuer) nicht wie bisher abhängig vom Preis des Fahrzeuges festzulegen, sondern ökologisch differenziert zu gestalten. Dies ist eine der Massnahmen aus dem neuen Massnahmenplan, die als Antrag an den Bund formuliert ist. Sie wurde von der ZUDK nicht neu ins Spiel gebracht, sondern dient der Unterstützung einer Standesinitiative des Kantons Bern, die der Berner Regierungsrat 2005 unter dem Titel "differenzierte Automobilsteuer auf Bundesebene" bei der Bundesversammlung eingereicht hat. Sie verlangt, dass der Bund die Höhe der Steuer auf importierten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen künftig nach einem Bonus-Malus-System erhebt, welches den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoss der Autos berücksichtigt. Das Bonus-Malus-System hat zum Ziel, umweltfreundliche Fahrzeuge mit tiefem Energieverbrauch steuerlich zu entlasten und dadurch zu fördern. Die eidgenössischen Umwelt-Kommissionen unterstützen die Initiative. Gesetzliche Grundlagen werden zurzeit vorbereitet. Die Differenzierung der Automobilsteuer soll sich auf dieselben Bemessungsgrundlagen wie das Rabattmodell abstützen. Das erzeugt Synergien zwischen den Änderungen der Automobilsteuer und der kantonalen Strassenverkehrssteuer und erhöht die Lenkungswirkung. Zudem erleichtert es auch die Kommunikation der Neuerungen gegenüber Käuferinnen und Käufern von Fahrzeugen.

5.2 Finanzielle Auswirkungen

5.21 Grundsatz Einnahmeneutralität

Das Rabattsystem ändert nichts an den Steuereinnahmen des Kantons, das heisst, es fließt mittelfristig weder mehr noch weniger Geld in die Staatskasse. Die Steuersätze werden wie bisher nach Gesamtgewicht berechnet, der Rabatt für A-klassierte Personenwagen wird aus dem Zuschlag für F- und G- und nicht klassierte Fahrzeuge finanziert.

5.22 Rabatt und Zuschlag

Wäre das Rabattmodell bereits in Kraft, ergäben sich folgende Beträge für Rabatt und Zuschlag. Die folgenden Zahlen (siehe Tabelle) basieren auf dem Fahrzeugbestand 2008. Im Kanton Uri sind derzeit 17'021 Personenwagen immatrikuliert. Davon sind 1'163 Fahrzeuge in der Klasse A, denen ein Rabatt gewährt würde.

Energie Effizienz-kategorie	Betriebs-jahr	PWs 30.09. 2008	Anteile	Ø Steuer ohne Rabattsys-tem	Ø Steuer mit Rabattsys-tem	Rabatt		Zuschlag	
			%	Fr./Fz/Jahr	Fr./Fz/Jahr	Fr./Fz/Jahr	%	Fr./Fz/Jahr	%
A	1. - 4. Jahr	1'163	6.8 %	SFr. 354.--	SFr. 0.--	SFr. 354.--	100 %	SFr. 0.--	0 %
B	1. - n Jahr	1'621	9.5 %	SFr. 348.--	SFr. 348.--	SFr. 0.--	0 %	SFr. 0.--	0 %
C	1. - n Jahr	2'442	14.3 %	SFr. 349.--	SFr. 349.--	SFr. 0.--	0 %	SFr. 0.--	0 %
D	1. - n Jahr	2'374	13.9 %	SFr. 344.--	SFr. 344.--	SFr. 0.--	0 %	SFr. 0.--	0 %
E	1. - n Jahr	2'463	14.5 %	SFr. 383.--	SFr. 383.--	SFr. 0.--	0 %	SFr. 0.--	0 %
F/G/keine	1. - n. Jahr	6'958	40.9 %	SFr. 359.--	SFr. 418.--	SFr. 0.--	0 %	SFr. 59.--	16.5 %
Total		17'021	100.0 %						

Tabelle 2 Grün markierte Zeile: Personenwagen (PW) mit Rabattberechtigung, gelb markierte Zeilen: PW mit Zuschlagspflicht (Zahlen ohne Lenkungswirkung des Rabattmodells)

Im Durchschnitt bezahlen die rabattberechtigten A-Fahrzeuge Fr. 354.-- Strassenverkehrssteuer pro Jahr. Kumuliert über die Rabattfrist würde einem Halter oder einer Halterin eines solchen Fahrzeugs bis Fr. 1'496.-- für die Dauer von höchstens 48 Monaten erlassen. Die Summe aller Rabatte wäre bei diesem Fahrzeugbestand knapp Fr. 411'931.-- pro Jahr. Diese Summe wird aus den Zuschlägen finanziert. Total hat es 6'958 F-, G- und unklassierte Fahrzeuge, die einen Zuschlag von höchstens Fr. 70.-- pro Jahr (Stand Jahr 2008: Fr. 59.--) entrichten müssten. Dabei ist aber die Lenkungswirkung noch nicht eingerechnet: Dank des Rabattmodells werden schätzungsweise zusätzlich 30 bis 50 Käufer und Käuferinnen von Neuwagen ihre Wahl zugunsten eines A-klassierten Personenwagens treffen.

5.3 Personelle Auswirkungen

Die Vorlage hat keine unmittelbaren personellen Auswirkungen auf die Verwaltung. Zwar wird sich die Umsetzung des vorgeschlagenen Modells in einem erhöhten Vollzugsaufwand niederschlagen (z. B. Entwicklung, Betreuung und Nachführung der Energie-Etikette), doch ist davon auszugehen, dass der Mehraufwand mit dem bestehenden Personalbestand bewältigt werden kann.

6. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern, wie sie im Anhang 1 enthalten ist, wird zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.
2. Die Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuer, wie sie im Anhang 2 enthalten ist, wird beschlossen.
3. Das Postulat Dr. Toni Moser, Bürglen, vom 13. Februar 2006 für weniger Feinstaub in unserer Atemluft wird als materiell erledigt abgeschrieben.

Anhänge

- Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern (Anhang 1)
- Änderung der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern (Anhang 2)

Beilage:

- Liste der Vernehmlassungsadressaten

**GESETZ
über die Strassenverkehrssteuern**

(Änderung vom ...)

Das Volk des Kantons Uri beschliesst:

I.

Das Gesetz vom 24. April 1994 über die Strassenverkehrssteuern¹ wird wie folgt geändert:

Artikel 6 Absatz ^{1bis} (neu)

^{1bis}Energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge können mit einem Rabatt belohnt, besonders umweltbelastende und ineffiziente Motorfahrzeuge mit einem Zuschlag belegt werden. Bemessungsgrundlage für Rabatt und Zuschlag bilden die Bewertungskriterien des Bundes.

II.

Diese Änderung unterliegt der Volksabstimmung. Sie tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

Im Namen des Volkes
Der Landammann: Isidor Baumann
Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber

¹ RB 50.1411

VERORDNUNG

über die Strassenverkehrssteuern

(Änderung vom ...)

Der Landrat des Kantons Uri beschliesst:

I.

Die Verordnung vom 4. Juni 1997 über die Strassenverkehrssteuern¹ wird wie folgt geändert:

Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e und h (neu), Absatz 3 Buchstabe e (neu) und f (neu), Absatz 7 (neu)

²Die Normalsteuer beträgt:

- e) für Kleinmotorräder, Motorräder, Motorschlitten, Kleinmotorfahrzeuge und dreirädrige Motorfahrzeuge
 - bis 250 kg Gesamtgewicht Fr. 40.--
 - je weitere 10 kg Fr. 7.--
- h) bei Sattelschleppern wird das Gesamtzuggewicht nach Buchstabe c besteuert. Sattelanhänger werden nicht besteuert.

³Die Normalsteuer wird wie folgt ermässigt:

- e) auf einen Drittel für dreirädrige Motorfahrzeuge
- f) auf einen Viertel für landwirtschaftliche Anhänger

⁷Für Motorräder, Kleinmotorfahrzeuge und dreirädrige Motorfahrzeuge beträgt die Steuer jedoch höchstens Fr. 300.--

Artikel 1a befristeter Rabatt auf die Normalsteuer (neu)

¹Personenwagen, die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung nach dem Bundesrecht² mit der Effizienzkatgorie "A" bewertet wurden, erhalten 100 Prozent Rabatt auf die kantonale Motorfahrzeugsteuer während des Jahres der Inverkehrsetzung und den drei darauf folgenden Jahren, längstens aber während 48 Monaten. Der Rabatt kann

¹ RB 50.1413

² Energieverordnung (EnV; SR 730.01)

weder unterbrochen noch verlängert werden und endet jeweils mit dem Kalenderjahr. Er ist an das Fahrzeug gebunden und wird bei Handänderungen unter Berücksichtigung der Rabattdauer übertragen.

²Personenwagen mit der Effizienzklasse "A" mit Dieselmotor, aber ohne geschlossenen Partikelfilter, erhalten keinen Rabatt.

³Halterinnen oder Halter von Personenwagen ohne Bewertung der Effizienzklasse können einen Antrag auf Rabatt beim zuständigen Amt¹ stellen, wenn das Fahrzeug der Effizienzklasse "A" entspricht und im Falle eines Fahrzeuges mit Dieselmotor über einen geschlossenen Partikelfilter verfügt. Die Halterin oder der Halter hat Beurteilungsgrundlagen vorzuweisen, die ohne weiteren Mess- oder Prüfaufwand ermöglichen, das Fahrzeug eindeutig der Effizienzklasse "A" zuzuordnen. Die Beweislast liegt bei der Halterin oder beim Halter.

⁴Zu Unrecht gewährte Rabatte werden zurückgefordert. Das gilt namentlich, wenn das typenspezifische Verbrauchs- und Emissionsverhalten am Fahrzeug erheblich negativ beeinflusst wurde.

Artikel 1b Zuschlag auf die Normalsteuer (neu)

¹Personenwagen, die nach dem Bundesrecht² mit der Effizienzklasse "F" oder "G" bewertet wurden oder die keiner Effizienzklasse zugeordnet sind, sind zuschlagspflichtig. Der Zuschlag ist unbefristet und gilt während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges. Er beträgt mindestens Fr. 35.-- und höchstens Fr 70.-- pro Jahr.

²Das zuständige Amt³ errechnet und bestimmt den prozentualen Zuschlag auf die Normalsteuer so, dass die Summe der Zuschläge die Summe der Rabatte nach Artikel 1a mittelfristig deckt. Als Basis für die Berechnung gilt der Bestand der in Verkehr stehenden Fahrzeuge des Vorjahres.

³Die Halterin oder der Halter von Personenwagen ohne Bewertung der Effizienzklasse kann beim zuständigen Amt³ den Erlass des Zuschlages beantragen, wenn er oder sie den Nachweis erbringt, dass das Fahrzeug nicht der Effizienzklasse "F" oder "G" angehört. Der Halter oder die Halterin hat Beurteilungsgrundlagen vorzuweisen, die ohne weiteren Mess- oder Prüfaufwand ermöglichen, das Fahrzeug eindeutig von den Effizienzklassen "F" oder "G" auszuschliessen. Die Beweislast liegt bei der Halterin oder

¹ Amt für Strassen- und Schiffsverkehr; siehe Organisationsreglement (ORR; RB 2.3322)

² Energieverordnung (EnV; SR 730.01)

dem Halter. Solange der Nachweis nicht erbracht ist, bleibt das Fahrzeug zuschlagspflichtig. Erfolgt der Nachweis zu einem späteren Zeitpunkt, wird die Steuer neu berechnet und zuviel bezahlte Beträge werden gutgeschrieben.

Artikel 1c Änderung des Bewertungssystems für Rabatt und Zuschlag (neu)

¹Ändert der Bund sein Bewertungssystem für die Festlegung von Effizienz kategorien, sind die Bestimmungen über den Rabatt und den Zuschlag sinngemäss auf das neue System anzuwenden.

²Dabei gilt der Grundsatz, dass die Fahrzeuge mit der höchsten Verbrauchs-, Energie- und Emissionseffizienz steuerlich mit einem Rabatt begünstigt und ineffiziente Fahrzeuge mit einem Zuschlag belastet werden.

Artikel 2 Absatz 3 und 4 (neu)

³Bei Wechselschildern wird der Rabatt auf die Normalsteuer nur gewährt, wenn alle Fahrzeuge im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung mit der Effizienz kategorie "A" bewertet wurden.

⁴Bei Wechselschildern gilt die Zuschlagspflicht, wenn mindestens eines der Fahrzeuge im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung mit der Effizienz kategorie "F" oder "G" bewertet wurde oder keiner Effizienz kategorie zugeordnet ist.

Artikel 5 Sachüberschrift und Buchstabe d und e (neu)

Sachüberschrift: Steuer für besondere Fahrzeugarten

Die Jahressteuer beträgt:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| d) für Leichtmotorfahrzeuge | Fr. 50.-- |
| e) für Anhänger an Motorrädern, Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen | Fr. 50.-- |

Artikel 8a Übergangsbestimmung (neu)

¹Artikel 1a gilt für Personenwagen, die nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung in Verkehr gesetzt wurden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gesetzt worden sind, wird der Rabatt nach Artikel 1a gewährt, soweit die Frist für die Rabattberechtigung beim Inkrafttreten dieser Vorordnung noch nicht abgelaufen ist.

²Artikel 1b gilt für sämtliche Personenwagen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung in Verkehr gesetzt sind oder später in Verkehr gesetzt werden.

II.

Diese Verordnungsänderung gilt nur, wenn die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuer (Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer) in der Volksabstimmung angenommen wird. Sie tritt zusammen mit dieser Gesetzesänderung in Kraft.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber

Liste der Vernehmlassungsadressaten

CVP Uri

FDP Uri

SP Uri

SVP Uri

Grüne Bewegung Uri

Junge CVP Uri

Jungfreisinnige Uri

Juso Uri

Touring Club Schweiz

ACS Schwyz-Uri

VCS Sektion Uri

AGVS-Sektion Uri

Urner Umweltrat

Alpen-Initiative

alle Direktionen

Präsidium landrätliche Sicherheitskommission