

Fragebogen

Ökologisierung der Verkehrssteuer - Vernehmlassung

vom 7. Juli bis 31. Oktober 2022

Bitte bis spätestens 31. Oktober 2022 per E-Mail einsenden an:
vernehmlassungen.jsdds@lu.ch

Eingereicht von:

Name/Organisation	Die Mitte Kanton Luzern
Kontaktperson	Rico De Bona
Adresse	Stadthofstrasse 3
PLZ Ort	6004 Luzern
Telefon	041 420 77 22
E-Mail	Rico.debona@diemitte-luzern.ch
Ort und Datum	Luzern, 31. Oktober 2022

1. Neue Bemessungsgrundlagen Verkehrssteuer Personenwagen

Sind Sie einverstanden mit den neuen Bemessungsgrundlagen für Personenwagen (Gewicht + Leistung mit Technologieausgleich)?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

2. Bemessungsgrundlagen weitere Fahrzeugkategorien

Sind Sie einverstanden, dass Lieferwagen, leichte Motorwagen, Sattelschlepper bis 3.5 t und leichte Sattelmotorfahrzeuge wie bisher und neu auch Kleinbusse nach Gewicht (mit Technologieausgleich) besteuert werden sollen?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

3. Bonus-Malus-System

Sind Sie einverstanden, dass die Lenkungswirkung zur Ökologisierung der Verkehrssteuer über ein Bonus-Malus-System erzielt werden soll?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

4. Bonus

Sind Sie einverstanden, dass für Personenwagen als Grundlagen für den Bonus der g Co2/km-Zielwert des Bundes und die Energieetikette gelten sollen?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

5. Malus

Sind Sie einverstanden, dass als Grundlagen für den Malus für Personenwagen ein g Co2/km-Wert oder die Euro-3-Norm oder tiefer gelten sollen?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

6. Bonus für weitere Fahrzeugarten

Sind Sie einverstanden, dass rein elektrischen Lieferwagen, leichten Motorwagen, Sattelschleppern bis 3.5 t, leichten Sattelmotorfahrzeugen, Kleinbussen und Motorrädern mit weissen Schildern ein Bonus gewährt werden soll?

Ja

Nein, nämlich:

Siehe Ziffer 7.

7. Weitere Bemerkungen

Für Die Mitte Kanton Luzern ist die Ökologisierung der Verkehrssteuer wichtig und notwendig. Sie ist eine Massnahme der kantonalen Klimastrategie, welche auf dem Planungsbericht Klima und Energie basiert. Diesen hat Die Mitte zustimmend zur Kenntnis genommen und sie unterstützt die darin enthaltenen Massnahmen.

Aufgrund der voranschreitenden Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen ist es aktuell nicht mehr sinnvoll, den Hubraum als Bemessungs-Parameter für die Verkehrssteuer einzusetzen. Ob die neue Bemessungsgrundlage, welche auf **Gewicht und Leistung** basiert grösstmögliche ökologische Anreize bei vertretbarem, administrativem Aufwand schafft, bleibt fraglich.

Dieses Bemessungssystem ist **ein** mögliches Modell. Die Anreizwirkung dieses Modells und der damit zusammenhängende Aufwand wird in der Vernehmlassungsbotschaft nur ansatzweise aufgezeigt. Es ist offen, ob nicht mit anderen Modellen diese Ziele besser erreicht werden können.

Ob die Technologieneutralität beim vorgeschlagenen **Technologieausgleich** gewährleistet ist, können wir momentan nicht abschliessend beurteilen. Dazu wären noch intensive Abklärungen notwendig. Es ist aber wünschenswert, dass nun, insbesondere für Elektrofahrzeuge, endlich Gerechtigkeit hergestellt wird. Allerdings gibt es dazu noch offene Fragen: Was bewirkt dieser Technologieausgleich bei allfälligen neuen Technologien? Welche neuen Technologien sind realistisch? Braucht es zusätzlich andere Ausgleichsmechanismen? Werden allenfalls neue Technologien sogar benachteiligt und entstehen dadurch neue Ungerechtigkeiten?

Mit dem neu vorgeschlagenen **Bonus-Malus-System** sendet der Staat grundsätzlich die richtigen Signale aus, welche Die Mitte Kanton Luzern unterstützt. Aber auch da gibt es noch offene Fragen. Die Mitte kann nicht abschliessend beurteilen, ob die Klimaetikette die richtige Basis für den Bonus darstellt und damit der gewünschte Lenkungseffekt stattfindet. Ebenso ist noch ungenügend dargelegt, wer genau von einem Bonus-Malusmodell wie betroffen ist, und welche Auswirkungen dieses System auf andere (neue) Technologien hat.

Das UVEK hat die Energieeffizienz-Kategorien der Energieetikette für Personenwagen per 1. Januar 2023 neu eingeteilt. Dabei wird nicht nur eine jährliche Überprüfung vorgenommen, sondern eine neue Methode zur Berechnung der Kategoriengrenzen umgesetzt. Zum heutigen Zeitpunkt ist in keiner Weise abschätzbar, welche Auswirkungen diese Anpassungen auf das für den Kanton Luzern vorgeschlagene Bonus-Malus-Modell hat. Alle in der Vernehmlassungsbotschaft aufgezeigten Auswirkungen infolge der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer sind aufgrund dieser Anpassungen zu aktualisieren. Erst danach kann abschliessend beurteilt werden, ob die Energieetikette die richtige Grundlage für den Bonus darstellt.

Die veränderte Steuerbelastung der einzelnen Fahrzeuge kann Die Mitte zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilen. Es ist aus unserer Sicht noch zu wenig ausführlich beschrieben, wie sich die Mehrkosten verteilen und von wem sie vor allem getragen werden müssen. Gemäss Vernehmlassungs-Entwurf wird sich die Veränderung der Steuer bei ca. 40% der Fahrzeuge bei plus minus 10% bewegen. Bei denen 30%, welche Mehrkosten zu tragen haben, würden wir eine detailliertere Auswertung begrüßen. Welche Fahrzeughalterinnen und -halter betrifft es vorwiegend, und gibt es Aussagen dazu, in welchen Regionen diese wohnen?

Für Die Mitte Kanton Luzern war eine Bedingung für die Überarbeitung des Gesetzes die Ertragsneutralität für den Kanton Luzern. Dies scheint mit diesem Entwurf sichergestellt zu sein.

Was nicht ausreichend dargelegt wird, ist wie diese Ökologisierung zu anderen Förderinstrumenten im Zusammenhang mit der Klimastrategie steht.

Für Die Mitte ist klar, dass es sich bei diesem Geschäft um eine sehr komplexe Angelegenheit handelt. Der vorliegende Vernehmlassungs-Entwurf zur Ökologisierung der Verkehrssteuern lässt noch einige Fragen offen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass viele Fragen offen sind und zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden können. Sind diese Anreize genügend? Gibt es noch andere Anreizmodelle? Ist die Klimaetikette die richtige Basis für das Bonusmodell? Wie sind weitere technische Entwicklungsoptionen eingebunden?

Die kantonale Strassenfinanzierung, welche aus dieser Steuer gespiesen wird, muss mittelfristig neu überdenkt werden. Auf Eidgenössischer Ebene wird dies so oder so der Fall sein (spätestens ab 2035 werden aus der Mineralölsteuer zu wenige Mittel fließen). Dies wird Auswirkungen auf die Systeme der Strassenfinanzierung der Kantone haben.

Um grundsätzlich eine stärkere Ökologisierung der Mobilität zu erreichen, wäre auch das Road-Pricing in Zukunft ein prüfenswertes Modell.

Gerne hoffen wir, Ihnen mit diesen Ausführungen zu dienen. Wir erwarten in diesem Sinne Antworten zu unseren Fragen und eine entsprechende Überarbeitung der Vernehmlassungsvorlage.

Die Mitte Kanton Luzern

Christian Ineichen, Präsident

Rico De Bona, Sekretär



Justiz- und Sicherheitsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

Telefon 041 228 59 17
www.lu.ch
justiz@lu.ch