

VERNEHMLASSUNG

Entwurf zum VI. Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben **Emissionsarme Fahrzeuge wirksam steuerlich begünstigen**

Vorbemerkung

Der Verkehrsclub der Schweiz setzt sich seit 1979 für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Auf verschiedenen Feldern engagiert er sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik, namentlich durch

- eine sparsame Verwendung von Energie
- die Förderung des öffentlichen Verkehrs
- die Forderung nach sauberer Luft durch eine Reduktion der Schadstoffe auch aus dem Verkehr
- die Sicherheit im Strassenverkehr

Die VCS Sektion St. Gallen Appenzell versteht sich als Interessenvertreter der nicht-motorisierten Bevölkerung, ohne dabei dem motorisierten Individualverkehr die Bedeutung und Berechtigung abzuspochen. Entscheidend für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist die sinnvolle Kombination aller Verkehrsträger.

1. Ausgangslage

Welch grosse Bedeutung der motorisierte Individualverkehr am Energieverbrauch und damit auch am Schadstoffausstoss und der Klimaproblematik hat, zeigen die Ausführungen unter Punkt 2.1: Ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs sind dem Verkehrsbereich zuzuordnen, 70 Prozent davon dem motorisierten Verkehr. Auch die EU hat dies erkannt und im Rahmen ihrer Klimaziele den neuen Grenzwert von 120 g/km CO₂ ab 2012 beschlossen.

Der VCS unterstützt grundsätzlich die Bestrebung, die Motorfahrzeugsteuer zu «ökologisieren». Im Vergleich zu anderen verbrauchsabhängigen Lenkungssteuern (CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, Road-Pricing) beurteilen wir die erzielbare Lenkungswirkung einer ökologischeren Bemessungsgrundlage aber als eher bescheiden. Dies soll aber selbstverständlich kein Grund sein, die möglichen positiven Effekte einer steuerlichen Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge nicht zu optimieren. Auch bei der Gestaltung der Import-Zölle sind ökologische Kriterien als Bemessungsgrundlage heranzuziehen. Der Kanton St.Gallen sollte entsprechende Bestrebungen auf Bundesebene unterstützen.

VCS Sektion St. Gallen/Appenzell

Verkehrs-Club der Schweiz, Marktgasse 14, 9004 St.Gallen
Tel. 071 222 26 32, Fax 071 222 26 62, PC 90-2587-9
www.vcs-sgap.ch, info@vcs-sgap.ch

St.Gallen hat sich bis jetzt nicht besonders hervorgetan bei der Ökologisierung kantonaler Steuern. Und dies, obwohl die Luftgrenzwerte bei zahlreichen Schadstoffen seit Jahren überschritten werden. Wir regen an, einen Teil des Erlöses aus der Motorfahrzeugsteuer gezielt für die Förderung von Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Schon ein geringfügig tieferer Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr vermag grosse Einsparungen an Energie, Schadstoff-Emissionen und Lärm zu bringen.

Anträge

Ein Teil des Erlöses aus der kantonalen Strassenverkehrsabgaben ist gezielt zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs einzusetzen.

Der Kanton St.Gallen unterstützt Bestrebungen auf Bundesebene zur Neuausrichtung der Importzölle auf Motorfahrzeuge nach ökologischen, verbrauchsabhängigen Kriterien.

2. Lösungsmodelle

Die von der Automobilindustrie im Rahmen von Selbstverpflichtungen gemachten Zusagen konnten in der Vergangenheit nicht eingehalten werden. Das definierte Ziel einer Reduktion des CO₂-Ausstosses auf 155 Gramm pro Kilometer bis 2008 gilt inzwischen als unerreichbar. Freiwillige Vereinbarungen haben sich also klar als ungenügend erwiesen. Die technischen Fortschritte im Motorenbau wurden durch höhere Fahrzeuggewichte kompensiert. Die Nachfrage nach grossen und schweren Personenwagen (Offroadern) ist trotz der steigenden Treibstoffpreise der letzten Jahre ungebrochen. Ihr Anteil am Gesamtfahrzeugbestand liegt heute über 5% und nimmt laufend zu. Im letzten Jahr zählte bereits ein Viertel aller neu zugelassenen Motorfahrzeuge zu dieser Kategorie.

Das Fahrzeuggewicht beeinflusst massgeblich die Höhe des Energieverbrauchs und damit des Schadstoffausstosses. Bei gleicher Motorenleistung verbrauchen Offroader im Vergleich zu einem Kombi rund einen Drittel mehr Treibstoff. Um im Sinne des angestrebten Lenkungseffekts eine optimierte Wirkung zu erreichen und leichtere, verbrauchsärmere Fahrzeuge und Fahrzeughersteller zu bevorzugen, sind darum schwerere Fahrzeuge grundsätzlich stärker zu belasten. Dies sollte sowohl bei Neuzulassungen als auch bei älteren Wagen gelten.

Schwere Autos mit Allrad-Antrieb haben bei schwierigen Strassenverhältnissen ihre Berechtigung. In den weitaus meisten Fällen verkehren sie aber auf Autobahnen, in Dörfern und Städten, wo sie für andere Verkehrsteilnehmenden – insbesondere für nicht-motorisierte Personen – eine grosse potentielle Gefahr darstellen. Die Unfallfolgen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden fallen zum Teil drastisch schärfer aus, was sich auch in den Unfallstatistiken niederschlägt. Damit drängen sich nicht nur aus umweltpolitischen Gründen stärker wirkende Lenkungsmassnahmen gegen diese Fahrzeugkategorie auf.

Vor diesem Hintergrund ist für den VCS nicht einsichtig, warum auch schwere Allradfahrzeuge (Offroader) in den Genuss von Steuererleichterungen kommen sollen. Geländewagen stellen eigentlich landwirtschaftliche Fahrzeuge dar und müssten auch steuerlich als solche behandelt werden. Aufgrund dieser Überlegungen lehnen wir darum zur Berechnung der Energieetikette ein relatives System ab.

Der Kanton Genf kennt schon seit 2002 eine komplette Steuerbefreiung von Fahrzeugen aus der Kategorie A für drei Jahren. Erst nach einer längeren Anlaufzeit liess sich damit eine Lenkungswirkung erzielen. Der Kanton St.Gallen sollte darum von Anfang an auf eine wirksame und damit genügend hohe Differenzierung zwischen förderungswürdigen und höher zu belastenden Fahrzeugkategorien achten.

Anträge

Für die Berechnung der Energieetikette ist ein absolutes System zu verwenden.

Allradfahrzeuge sollen nicht als förderungswürdig in den Genuss eines Steuerbonus kommen.

3. Steuerrabatte

Bei kleineren Fahrzeugen fällt der Rabatt von 500 bis 1500 Franken stärker ins Gewicht als bei grossen und damit teureren. Bei Fahrzeugen der mittleren und hohen Preiskategorie dürfte darum die Lenkungswirkung des Steuerrabatts klein sein. Beim Neukauf eines Kleinwagens wird der in Aussicht stehende Steuerrabatt sicher den Kaufentscheid hin zu einem gut bewerteten Fahrzeug beeinflussen. Damit auch bei den mittel- und oberklassigen Fahrzeugen eine Lenkungswirkung erreicht werden kann, ist neben dem Bonus auch ein Malussteuerzuschlag angezeigt, wie es kürzlich der Tessiner Kantonsrat beschlossen hat. Ein Malus soll zumindest bei den schlechteren Energieeffizienz-Kategorien greifen und die zwei schlechtesten Siebtel der Neuwagenpalette abdecken.

Um die Lenkungswirkung zusätzlich zu steigern ist die Steuerbefreiung bzw. Zusatzbelastung von drei auf fünf Jahre zu verlängern.

Anträge

Neben der Einführung einer Steuererleichterung für das beste Siebtel der Neuwagenpalette sollen die zwei schlechtesten Siebtel mit einer Steuerbelastung belegt werden.

Das Bonus-Malus-System soll für die Dauer von fünf Jahren Gültigkeit haben.

Von Steuerrabatten profitieren sollen aber nicht nur jene Verkehrsteilnehmenden, die beim Neukauf eines Personenwagens ein emissionsärmeres Modell wählen und damit die technische Weiterentwicklung im Fahrzeugbau fördern. Profitieren sollen auch jene, die bis anhin schon bei der Verkehrsmittelwahl ökologische Aspekte berücksichtigt haben oder auf andere Weise zur Reduktion der mobilitätsbedingten Umweltbelastung beitragen. Darauf zielte auch schon unser Antrag unter Punkt 1 ab.

Die Motorfahrzeug- und insbesondere auch die Treibstoffsteuer haben dazu geführt, dass in den letzten Jahrzehnten die Motorisierung der Bevölkerung stark zugenommen hat. Der Modalsplit hat sich zulasten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs immer mehr zugunsten des motorisierten Privatverkehrs verschoben. Dass dies für die Umwelt und die Gesellschaft nicht nur von Vorteil ist, wird heute allgemein anerkannt. Der Zugang zu gewissen Angeboten droht aufgrund der Privilegierung des motorisierten Verkehrs für zu Fuss gehende und Velo fahrende zum Hürdenlauf zu werden. Unsere Städte und Dörfer sind bereits heute zu stark auf den motorisierten Freizeit- und Einkaufsverkehr ausgerichtet.

Die steuerliche Begünstigung emissionsarmer bzw. emissionsreduzierter Fahrzeuge sollte darum neben dem technischen Fortschritt auch Änderungen im Mobilitätsverhalten begünstigen. Der VCS schlägt darum vor, über die Motorfahrzeugsteuer Konzepte der kombinierten Mobilität zu fördern. Einerseits durch eine vollständige Steuerbefreiung von Fahrzeugen von Carsharing-Unternehmen, andererseits durch eine einmalige Bonuszahlung an jene FahrzeughalterInnen in der Höhe der letzten Jahressteuer, die sich für die Dauer von mindestens fünf Jahren zu einem Verzicht auf das Halten eines eigenen Fahrzeugs entschliessen.

Anträge

Fahrzeuge von Carsharing-Anbietern werden von der Motorfahrzeugsteuer befreit.

HalterInnen von Motorfahrzeugen, die sich für die Dauer von mindestens fünf Jahren für den Verzicht auf die Haltung eines eigenen Fahrzeuges entschliessen, erhalten einmalig pro Haushalt eine Steuerrückvergütung in der Höhe der letztjährigen Motorfahrzeugsteuer.

St. Gallen, 30. Januar 2008