

An den Landrat

Glarus, 23. November 2022

Bericht zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

(Postulat Grüne Fraktion «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern»)

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Landrätliche Kommission Finanzen und Steuern behandelte die Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr an ihrer Sitzung vom 23. November 2022 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz: LR Fridolin Staub, Bilten, Präsident

Mitglieder: LRP Luca Rimini, Näfels
LR Thomas Kistler, Niederurnen
LR Christian Marti, Glarus
LR Roger Schneider, Mollis
LR Markus Schnyder, Netstal
LR Mathias Vögeli, Rüti
LR Adrian Hager, Niederurnen
LR Mathias Zopfi, Engi

An der Sitzung nahmen weiter teil: Regierungsrat Dr. Andrea Bettiga, Vorsteher Departement Sicherheit und Justiz (DSJ) und Manfred Arm, Leiter Hauptabteilung Justiz.

Das Sitzungsprotokoll wurde von Departementssekretär DSJ, Arpad Baranyi, erstellt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung: Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2022 (inkl. SBE, Synopse und Vernehmlassungsantworten) sowie Antrag des Regierungsrates vom 24. November 2020 (inkl. Postulat).

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Grüne Landratsfraktion forderte im Postulat «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern», dass der Regierungsrat weitere Massnahmen prüfen soll, um den gesamten Treibstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoss der im Kanton immatrikulierten Motorfahrzeuge markant zu senken. Zusätzlich sollte gemäss Postulat die Aufhebung des bei der aktuellen Bemessung der jährlichen Motorfahrzeugsteuer geltenden Grundsatzes der Saldoneutralität und die

Rückerstattung eines Überschusses an die Bevölkerung geprüft werden. An seiner Sitzung vom 16. Dezember 2020 folgte der Landrat dem Antrag des Regierungsrats vom 24. November 2020, das bisherige Bemessungssystem für die Motorfahrzeugsteuern beizubehalten (Hubraum und Bonus-/Malus-System gemäss Energieetikette) und das Postulat insoweit abzulehnen. Er überwies dieses jedoch hinsichtlich der Forderung der Prüfung der Aufhebung der Saldoneutralität und der Möglichkeiten einer sinnvollen Rückerstattung eines allfälligen Malus-Überschusses an die Bevölkerung.

Von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der Departemente Sicherheit und Justiz, Bau und Umwelt sowie Finanzen und Gesundheit wurden in Erfüllung des überwiesenen Teils des Postulats diverse Ansätze der Anpassung der aktuellen Konzeption der Motorfahrzeugsteuer evaluiert und deren Vor- und Nachteile erhoben. Als machbarste Variante erwies sich dabei die Zuweisung allfälliger Malus-Überschüsse aus den Motorfahrzeugsteuern an den kantonalen Energiefonds. Der Vorteil dieser Lösung besteht darin, dass sich auf Bestehendem aufbauen lässt und die Weiterentwicklung in Form einer Teilrevision der geltenden Rechtsgrundlagen pragmatisch bewerkstelligt werden kann. Die Subventionierung aus dem Energiefonds bietet zudem Handlungsfreiheit. Das Wirkungsfeld für ökologische Massnahmen wäre somit recht gross und flexibel. Aufgrund dieses Ergebnisses wurde direkt die vorliegend unterbreitete Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr ausgearbeitet.

Der vom Regierungsrat verabschiedete Vernehmlassungsentwurf wurde positiv beurteilt. Die SVP wollte den gesamten Ertrag der Motorfahrzeugsteuern weiterhin der Strassenrechnung vorbehalten. Sie lehnte deshalb als Einzige die Vorlage vollständig ab. Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer (Grüne, SP, VCS, Klimaglarus, Gemeinde Glarus) bemängelten in ihren Stellungnahmen den derzeit geltenden Steuerbemessungsfaktor des Hubraumes als nicht mehr zeitgemäss. Der Regierungsrat hielt an der von ihm eingeschlagenen Stossrichtung fest und verabschiedete die Vorlage am 8. November 2022 insoweit unverändert zur Beratung an den Landrat. Dies mit Blick auf die eingehende Diskussion der verschiedenen Modelle im Rahmen der Ausarbeitung der nunmehr zu beratenden Vorlage und dem Beschluss des Landrats vom 16. Dezember 2020, auf eine Anpassung des Steuerbemessungsfaktors Hubraum zu verzichten.

2. Eintreten

In der Kommission war das Eintreten an sich unbestritten. Dennoch entbrannte bereits hier eine intensivere Diskussion unter den Mitgliedern, ob die vom Regierungsrat unterbreitete Lösung auch mittel- bis langfristig zielführend sei. Mit der Vorlage werde dem Finanzierungsbedarf für den Bau und Unterhalt der Strassen zu wenig Rechnung getragen. Unter dem Strich bestehe bei genauerer Betrachtung eigentlich gar kein Handlungsbedarf für irgendwelche Änderungen. Andere Kommissionsmitglieder befürworteten grundsätzlich den Vorschlag und betonten, dass der Verkehr einen grossen Anteil am Ausstoss von CO₂ verursache und es sehr zu bedauern sei, dass durch den Kauf von grösseren und schwereren Fahrzeugen die technischen Fortschritte überkompensiert würden. Deshalb sei die Ökologisierung richtig und wichtig. Sie kritisierten jedoch die Steuerbemessung mittels des Hubraumes und schlugen zeitgemässere Methoden vor, insbesondere eine Bemessung nach Massgabe des Gewichts. Die Elektrofahrzeuge wiesen nämlich keinen Hubraum auf und seien derzeit gänzlich steuerbefreit. Vorgehensvarianten bzw. Anpassungen der Vorlage wollte die Kommission im Rahmen der Detailberatung diskutieren.

Die Kommission beschloss einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

3. Detailberatung

3.1. Bericht Ziffer 1 bis 6

Ein Kommissionsmitglied wollte nähere Auskunft darüber, wieso Boni und Mali derart grosse Unterschiede aufweisen bzw. solchen Schwankungen unterliegen. Er wies auf folgende Tabelle in Ziff. 1 der Vorlage hin:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Boni	-10'405	-41'242	-66'662	-66'704	-226'761	-238'548	-176'236	-120'357	-131'433	-220'628
Mali	20'102	60'407	105'369	151'792	161'182	207'048	274'551	342'136	401'705	446'363
Saldo	9'697	19'165	38'707	85'088	-65'579	-31'500	98'315	221'779	270'272	225'735

Seitens des Departements wurde ausgeführt, dass sich dies kaum valid erklären lässt. Die vergangenen Jahre hätten aufgezeigt, wie schwer es sei, die Saldoneutralität von Ermässigungen und Zuschlägen im Bonus-/Malus-System der kantonalen Motorfahrzeugsteuern in der Praxis umzusetzen. Letztlich dürften die Gründe darin liegen, dass das individuelle künftige Kaufverhalten schlicht nicht genügend prognostizierbar ist. Entsprechend schwierig erwiese es sich deshalb auch, die Steuertarife saldoneutral festzulegen. Diese müssten somit regelmässig «retrospektiv» angepasst werden. Der Vorgang sei umständlich und mit grossem Verwaltungsaufwand sowie Softwarekosten verbunden, weshalb die Berechnungsfaktoren nicht jährlich geändert würden. Dies hätte zudem eine Verunsicherung der Bevölkerung zur Folge. Das Gesetz schreibe denn auch vor, die Saldoneutralität mittelfristig zu gewährleisten.

Von einem anderen Kommissionsmitglied wurde darauf hingewiesen, dass man sich von den aktuellen Mali-Überschüssen nicht blenden lassen dürfe. Für die Zukunft sei vielmehr zu erwarten, dass mit dem aktuellen System der Steuerbemessung die Situation sich ins Gegenteil kehrt, zumal die fossilangetriebenen Fahrzeuge mittelfristig in grösserem Umfang durch alternative Antriebe ersetzt sein werden. Wie schon in der Eintretensdebatte aufgeworfen, bekräftigten dem folgend mehrere Kommissionsmitglieder, die heutige Notwendigkeit die Motorfahrzeugsteuern insgesamt zeitgemässer zu gestalten und bei deren Bemessung auch das Gewicht einzubeziehen. Dies erwiese sich im Ergebnis auch als fairer, weil zum Beispiel ein schweres Elektro-Fahrzeug die Strassen mehr beanspruche als ein leichter Benziner mit wenig Hubraum. Angesichts des schnell wachsenden Anteils der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sei zudem die jetzige Regelung im kantonalen Recht des Weiteren problematisch, weil im Gesetz deren Besteuerung praktisch umfassend dem Regierungsrat delegiert werde, was für Steuern ohnehin eine dünne Grundlage bilde. Es sei unbefriedigend, wenn nicht gar ungenügend, wenn ein erheblicher Anteil der Neuwagen (derzeit rund 20 % Elektrofahrzeuge) nicht über den gesetzlich festgelegten Bemessungsfaktor besteuert werden könne.

Die Kommissionsmitglieder gelangten nach eingehender Diskussion einhellig zum Schluss, dass die Vorlage des Regierungsrats zwar das Postulat erfüllt, aber die unterbreitete Gesetzesänderung zu keiner zukunftsgerichteten Lösung der Problematik führe. Die Besteuerung der Motorfahrzeuge gelte es vor dem Hintergrund der zu erwartenden Entwicklungen im Strassenverkehr und der damit verbundenen Kosten unbedingt ganzheitlich zu betrachten. Dazu gehöre es, neben den ökologischen Aspekten, eben auch andere fiskalische Interessen, insbesondere die durch die Benützung der Strassen verursachten Bau- und Unterhaltskosten, einzubeziehen. Diese bildeten im Übrigen den eigentlichen Zweck der Motorfahrzeugsteuer. Seitens des Departements wurde darauf hingewiesen, dass der ursprüngliche Gegenstand des Postulats, nämlich der Klimaschutz, im Nachhinein von der Kommission nicht ausgedehnt werden kann. Eine darüberhinausgehende, alle Aspekte einschliessende, Betrachtung könnte zum Beispiel in einem separaten parlamentarischen Vorstoss angestossen werden.

Aus der Kommission wurde dazu bemerkt, dass die Gesetzesvorlage ebenso an den Regierungsrat zurückgewiesen und der Auftrag zur Ausarbeitung einer umfassenden Revision zur Besteuerung der Motorfahrzeuge im Kanton erteilt werden könne. Es bestünde sodann auch noch die Möglichkeit der Kommissionmotion. Für eine Rückweisung der Vorlage wurde ins Feld geführt, dass der vorliegend unterbreitete Regelungsvorschlag des Regierungsrats der Gesamtproblematik zu wenig Rechnung trägt und bei dessen Verabschiedung der Landsgemeinde schon bald wieder neue Anpassungen vorgelegt werden müssen. Das sei zu vermeiden. Stattdessen sollte durch den Regierungsrat direkt die Ausarbeitung einer neuen Vorlage anhand genommen werden. Der Weg über die Einreichung eines neuen parlamentarischen Vorstosses dürfte sich angesichts der geführten Debatte als unnötige Zusatzschleife erweisen. Ein Mitglied merkte an, dass der Weg der Rückweisung der richtige sei, weil so eine viel umfassendere und zukunftsfähige Lösung erarbeitet werden kann. Zu bedauern sei es, dass durch die Rückweisung die Ergänzung des Klimafonds auf die Förderung des ökologischen Verkehrs entfalle. Es sei aber denkbar, dass dies mit einem separaten Vorstoss angeregt werde, da es sich um ein generelles Thema handle, das nicht nur mit der Motorfahrzeugsteuer in Zusammenhang stehe

Beschluss: Die Kommission beschloss mit 8 zu 1 Stimmen die Vorlage zurückzuweisen.

In der Kommission wurde in der Folge über mögliche Eckpunkte hinsichtlich der neu auszuarbeiteten Vorlage diskutiert, ebenfalls über den Zeitraum für deren Erstellung.

Die Kommission beschloss einstimmig, den Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage zur Motorfahrzeugsteuer innerhalb der Legislaturperiode 2023 bis 2026 (spätestens bis Landsgemeinde 2026) zu beauftragen, die

- *angemessene Bemessungsgrundlagen für sämtliche Antriebsarten definiert;*
- *verursachergerechte Steuern für die Finanzierung des Baus und Unterhalts der Strassen unter Berücksichtigung ökologischer Anreize festlegt;*
- *die Vor- und Nachteile der Saldoneutralität im Einzelnen aufgezeigt und sich über deren Beibehaltung ausspricht.*

Durch die Kommission wurde die weitere Handhabung des Postulats diskutiert. Ein Kommissionsmitglied beantragte dessen Abschreibung, da der darin erteilte Auftrag durch die vom Regierungsrat vorliegend unterbreitete Vorlage erfüllt sei.

Beschluss Die Kommission beschloss einstimmig, dem Landrat zu beantragen, das Postulat als erfüllt abzuschreiben.

3.2. Bericht Ziffer 7 inkl. Gesetzestext

Keine Bemerkungen.

3.3. Bericht Ziffer 8 bis 10

Keine Bemerkungen.

4. Antrag

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig,

- *die Gesetzesvorlage des Regierungsrats zur «Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr» zurückzuweisen.*
- *den Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage zur Motorfahrzeugsteuer innerhalb der Legislaturperiode 2023 bis 2026 (spätestens bis Landsgemeinde 2026) im Sinne der obigen Ausführungen zu beauftragen.*

- *das Postulat «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern» der Grünen Landratsfraktion als erfüllt abzuschreiben.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Landrätliche Kommission
Finanzen und Steuern**



Fridolin Staub
Kommissionspräsident