

## Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 9. Februar 2010

75

|               |    |       |     |
|---------------|----|-------|-----|
| EINGANG GR    |    |       |     |
| 17. FEB. 2010 |    |       |     |
| GRG Nr.       | 08 | GE 11 | 193 |

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwurf zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1).

### I. Ausgangslage

#### 1. Grundlage

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort vom 15. Januar 2008 auf die Motion von Kantonsrat Bernhard Wälti betreffend Änderung des Strassenverkehrsabgabengesetzes basierend auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss angekündigt, dass nach der Einführung des Rabattsystems auf der Basis der Energieetikette eine Gesetzesänderung unter Berücksichtigung der Umweltetikette mit einer möglichen Bonus-/Malus-Ausprägung angestrebt werde. Die erwähnte Motion wurde vom Grossen Rat an seiner Sitzung vom 13. Februar 2008 mit 78 Ja zu 34 Nein für erheblich erklärt. Mit der vorliegenden Botschaft für eine Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben erfüllt der Regierungsrat den Auftrag aus jener Motion.

Im Kanton Thurgau profitieren emissionsarme Fahrzeuge mit Energieetikette der Kategorie A seit Januar 2009 von einer Reduktion der Strassenverkehrsabgaben um 50%. Mit der Verordnung über die Reduktion der Strassenverkehrsabgaben für emissionsarme Fahrzeuge (RB 741.11) hat der Regierungsrat den in § 12 SVAG enthaltenen Handlungsspielraum, wonach für alternative Antriebskonzepte oder verbrauchsarme Fahrzeugarten die Steuer um bis zu 70% reduziert werden kann, zur Unterstützung von umweltfreundlicheren Personenwagen umgesetzt. Basierend auf dieser Massnahme wurden im Jahr 2009 für 5'502 Personenwagen Fr. 517'667.– Rabatte gewährt.

## **2. Von der Energie- zur Umweltetikette**

Der Bund hat im Jahr 2002 die Energieetikette für Personenwagen eingeführt, die über den Treibstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Energieeffizienz und bei Dieselfahrzeugen über das Vorhandensein eines Partikelfilters informiert. Die Energieetikette ist rechtlich im Energiegesetz (EnG; SR 730.0) und in der Energieverordnung (EnV; SR 730.01) verankert und wird periodisch an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die Energieetikette kennt heute sieben Stufen bzw. Energieeffizienzklassen von A (sehr energieeffizient) bis G (wenig energieeffizient). Die Energieeffizienzklassen orientieren sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht des Fahrzeuges. Im Jahr 2006 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen, die Energieetikette zu einer Umweltetikette weiterzuentwickeln, die eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch luft-hygienischen Kriterien ermöglichen soll. Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette wurden im August 2007 aufgenommen. Die Überführung der Energieetikette in die Umweltetikette ist für das Jahr 2010 geplant.

Grundlage für den Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Diese Kriterien ermöglichen eine umfassende ökologische Differenzierung der Fahrzeuge. Die KeeF berücksichtigen dazu die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung. Die Emissionen werden in Umweltbelastungspunkten pro Fahrzeug bewertet. Dabei wird insbesondere der Ausstoss an NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> und Feinstaubpartikel PM<sub>10</sub> berechnet. Nachdem das Vernehmlassungsverfahren zur Umweltetikette zwischenzeitlich abgeschlossen ist, steht in den nächsten Monaten die Entscheidung über deren Einführung durch den Bundesrat an.

Die Umweltetikette ist mit ihrer gesamtheitlichen Gewichtung der einzelnen Schadstoffe bei den Bemessungsgrundlagen überlegen und klar vorzuziehen. Die Umweltetikette (bzw. bis zu deren Realisierung die Energieetikette) eignet sich in idealer Weise als Kriterium für die Festlegung der künftigen Belastung mit Verkehrsabgaben.

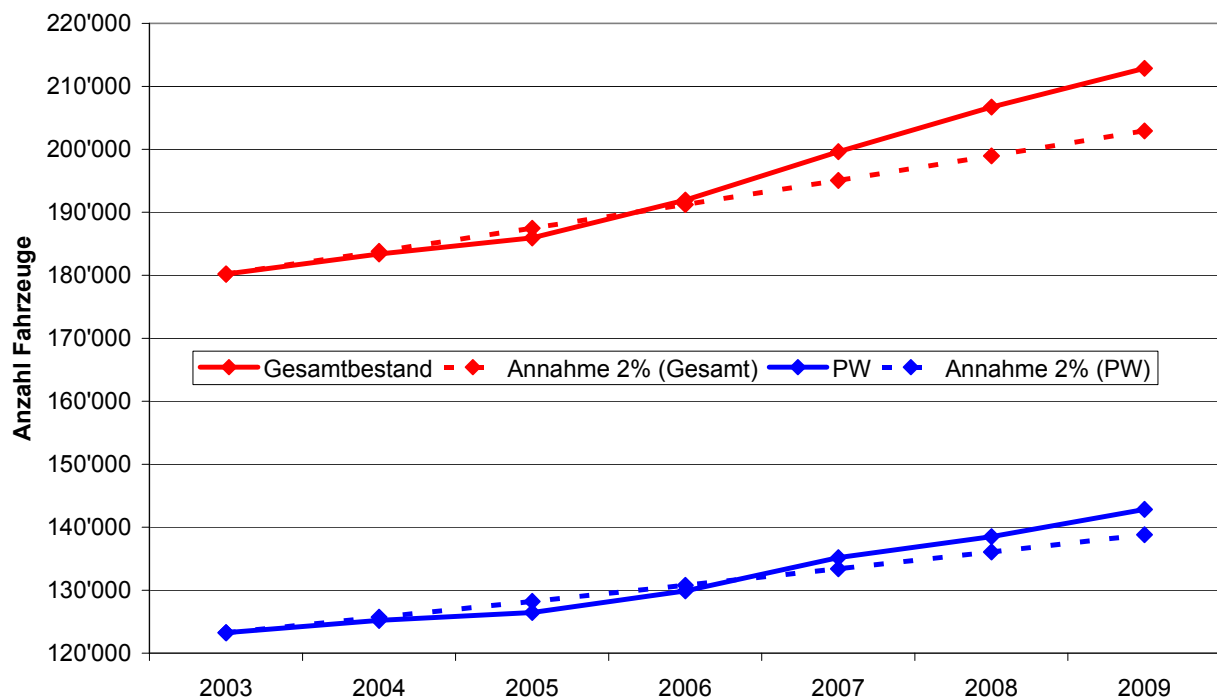
Halterinnen und Halter von Fahrzeugen der beiden besten Kategorien sollen ab der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Kalenderjahr und die drei folgenden Kalenderjahre in den Genuss einer Steuerreduktion kommen. Halterinnen und Halter von Fahrzeugen der beiden schlechtesten Kategorien sollen dagegen ab der ersten Inverkehrsetzung für die gesamte Immatrikulationszeit eine zusätzliche Belastung erfahren. Dadurch wird beim Erwerb eines Motorfahrzeuges ein Anreiz zur Wahl eines Modells der beiden besten Kategorien nach Energieetikette bzw. Umweltetikette geschaffen.

Die Grundlage dieses Rabattsystems entspricht grundsätzlich dem Modell, das unter Mitwirkung des Bundes, der ETH, von Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen sowie der Vereinigung der Strassenverkehrsämter im Juli 2007 verabschiedet worden ist. An ihrer Herbstversammlung vom 15. und 16. November 2007 schloss sich die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) diesem Modell an und legte allen Kantonen nahe, die Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern danach auszurichten.

Die Lenkungswirkung der kantonalen Verkehrsabgaben darf allerdings nicht überschätzt werden. Nebst der Tatsache, dass der Kanton Thurgau im nationalen Vergleich sehr tiefe Verkehrsabgaben erhebt (nur zwei Kantone erheben für Personenwagen noch tiefere Abgaben), machen dieselben gemessen an den gesamten jährlichen Betriebskosten bei leichten Motorwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) lediglich ca. 2% bis 4% aus. Auch grosszügige Steuerreduktionen für besonders umweltschonende Fahrzeuge hätten deshalb nur eine beschränkte Lenkungswirkung. Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle auf die relativ hohe Belastung der Benzin- und Dieseltreibstoffe mit Abgaben des Bundes hinzuweisen, nämlich rund 85 Rappen pro Liter Benzin bzw. 90 Rappen pro Liter Diesel. Ein hoher Benzin- oder Dieserverbrauch wird mit anderen Worten schon heute steuerlich erheblich belastet. Seit dem 1. Juli 2008 wird umweltschonender Treibstoff fiskalisch entlastet. Aufgrund der entsprechenden Revision des Mineralölsteuergesetzes ist seit diesem Zeitpunkt die Mineralölsteuer für Erd- und Flüssiggas um 40 Rappen pro Liter "Benzinäquivalent" reduziert. Zudem sind Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen (wie Biogas, Bioethanol und Biodiesel) steuerbefreit, wenn ihre ökologische Gesamtbilanz positiv ausfällt. Auf Bundesebene wird zur Zeit überdies geprüft, ob die Automobilsteuer, die vom Bund bei der Einfuhr von Automobilen wie auch bei deren Herstellung im Inland erhoben wird, von heute 4% auf neu 8% erhöht werden soll. Mit den Zusatzeinnahmen soll den Käuferinnen und Käufern von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen gestützt auf die Umweltetikette ein einmaliger Bonus ausgerichtet werden.

### 3. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Kanton Thurgau

Der Fahrzeugbestand im Kanton Thurgau hat sich in den letzten Jahren deutlicher als die noch bei den Beratungen des Strassenverkehrsabgabegesetzes angenommenen 2% erhöht. Dies hatte aufgrund der direkten Abhängigkeit auch eine stärkere Zunahme der Steuereinnahmen zur Folge. Der Fahrzeugbestand nahm innert Jahresfrist per 30. September 2009 (nationale Erhebungsperiode) im Kanton Thurgau gesamthaft um 6'138 Fahrzeuge (+ 2.97%), bei den Personenwagen um 4'320 (+3.12%) zu.



In Verbindung mit den Steuereinnahmen wird somit die laufende Reduktion der durchschnittlichen Steuereinnahme pro Fahrzeug aufgrund der Entwicklung zu immer kleineren Fahrzeugen (2006: Fr. 237. – / 2009: Fr. 227. –) durch die Fahrzeugzunahme mehr als kompensiert. Trotzdem wird der geschilderten Entwicklung, die letztlich die durchschnittlichen Einnahmen pro Fahrzeug entscheidend beeinflussen, Beachtung geschenkt werden müssen.

## **II. Erläuterung zu den einzelnen Bestimmungen**

### **§ 4 Abs. 2 Geltungsbereich**

Damit inskünftig eine klare gesetzliche Norm besteht, sollen die Modalitäten für die Rechnungsstellung und die Fälligkeit der Steuerforderungen im Gesetz selber verankert werden. Nach geltendem Recht ist diesbezüglich eine Regelungskompetenz des Regierungsrates vorgesehen.

### **§ 11 Abs 2**

Damit insbesondere bei Fahrzeugen in der gleichen Ansatzstufe die Entscheidung über die Erhebung der Steuer, die gemäss § 12 festgelegt wird, im Sinne der heutigen Praxis differenziert werden kann, wird mit dem Begriff „Hubraum“ dieser Sachverhalt präzisiert.

### **§ 12 Bonus- / Malus-Definition**

Als Basis für die bonusberechtigten Personenwagen sowie diejenigen Fahrzeuge, für die eine zusätzliche Belastung berechnet wird, soll die Einteilung der Neufahrzeuge durch den Bund anhand der Umweltetikette (ev. Energieetikette) dienen. Die Bonusberechtigung der schweren Motorwagen soll sich dagegen an der Einteilung derselben in die Eurokategorien orientieren. Der Bonus bzw. Malus bezieht sich auf das Fahrzeug und wird bei einem Halterwechsel auch der neuen Halterin oder dem neuen Halter berechnet.

### **§ 12a Definition der Fahrzeuge**

Nebst der Einteilung der Personenwagen in die Kategorien A bis G basierend auf der Liste des Bundes werden die bisherigen Elektrofahrzeuge (Personenwagen) sowie die mit einem elektrischen Antrieb versehenen Fahrzeuge gemäss § 9 Ziffern 4 und 5 SVAG (gewerbliche Arbeits- und Motorkarren) der Kategorie A zugewiesen.

Abgesehen von den in Abs. 2 definierten Elektrofahrzeugen werden lediglich für Personenwagen (Fahrzeugart 01 = leichte Personenwagen) mit den Energieetiketten A und B Steuerermässigungen gewährt. Aufgrund ihrer Umweltbelastung sollen gemäss Abs. 3 nicht mit einem Partikelfilter ausgerüstete, dieselbetriebene Fahrzeuge von einer Steuerreduktion ausgeschlossen sein. Die Angaben für die Gewährung der Reduktion bzw. der zusätzlichen Belastung werden den Typengenehmigungen entnommen.

Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird die Höhe der Abgabe für die Fahrzeuge aufgrund der Eurokategorie bemessen. Derzeit werden Euro 4, 5 und 6 als die umweltfreundlichsten Fahrzeuge bezeichnet, wobei im Jahre 2009 im Kanton Thurgau noch keine Euro 6-Fahrzeuge im Einsatz standen. Die technische Entwicklung

(Euro 7 und höher) ist aus heutiger Sicht noch nicht abzusehen. Bonusberechtigt sind die jeweils im Vorjahr in der höchsten Eurokategorie eingeteilten schweren Motorwagen. Wurden im Vorjahr Fahrzeuge einer höheren Eurokategorie immatrikuliert, entfällt im Folgejahr die Steuerreduktion für die Fahrzeuge mit tieferen Kategorien.

In den Abs. 6 und 7 von § 12a des Entwurfs wird festgehalten, dass allfällige Anforderungen an eine Steuerermässigung für Importfahrzeuge und Fahrzeuge, die umgebaut wurden, mit Nachweisen durch die Kundschaft zu erbringen sind. Diese Anforderungen sind meist nur mit hohem administrativem Aufwand zu erfüllen. Nebst der Beibringung der entsprechenden Dokumente kann das Strassenverkehrsamt zusätzlich eine Fahrzeugprüfung vorschreiben. Diese Bestimmungen sollen das Strassenverkehrsamt vor unverhältnismässigem Administrativaufwand bewahren.

Nachdem Elektrofahrzeuge ebenfalls in den Listen der Umweltetiketten aufgeführt werden, wird die in der aktuellen Verordnung des Regierungsrates über die Reduktion der Strassenverkehrsabgaben für emissionsarme Fahrzeuge noch enthaltene zeitlich unbegrenzte Gewährung der Steuerreduktion ebenfalls auf drei bis vier Jahre beschränkt.

In Abs. 8 wird umschrieben, welches Fahrzeug bei einer Immatrikulation mit Wechsel Schildern für die Bonus- / Malusberechnung relevant sein soll.

### **§ 12b Bonus- / Malus-Berechnung**

Um die Reduktion der Steuereinnahmen in einer vertretbaren Grössenordnung zu halten, soll die Steuerreduktion für die Kategorie A-Fahrzeuge im Sinne der bisherigen Verordnungslösung nach Abs. 1 bei 50% beibehalten werden. Dies begründet sich in der Tatsache, dass die zu entrichtenden Steuerbeträge mit durchschnittlich Fr. 117.– pro Fahrzeug und Jahr bereits sehr tief sind. Für die Kategorie B-Fahrzeuge ist gemäss Abs. 1 eine Reduktion von 25% vorgesehen (die durchschnittlich zu entrichtenden Steuerbeträge pro Fahrzeug und Jahr betragen Fr. 190.–).

Für die Fahrzeuge der Kategorien F und G soll der Zuschlag gemäss Abs. 2 auf die ordentliche Steuerberechnung 50% betragen. Von den 142'831 Fahrzeugen wurden 2009 total 592, 2008 828 und 2007 908 Fahrzeuge mit dieser Einteilung erstmals immatrikuliert. Während die Bonusgewährung für die Fahrzeuge nach Abs. 1 auf drei bis vier Jahre befristet ist, wird vorgeschlagen, den Malus (Abs. 2) für die Neufahrzeuge über die gesamte Immatrikulationszeit des Fahrzeuges zu belasten (Abs. 3). Diese Massnahme begründet sich im Umstand, dass der Markt in Zukunft sauberere Fahrzeuge (Kat. A und B) anbieten wird. Heutige Fahrzeuge dieser beiden Kategorien würden bei künftigen Bewertungen unter Umständen in eine schlechtere Kategorie eingeteilt werden. Daraus lässt sich ableiten, dass Fahrzeuge der Kategorien F und G sowie Fahrzeuge ohne Kategorieeinteilung in Zukunft bestimmt nicht als umweltfreundlicher eingestuft werden können.

Die Gewährung einer Steuerreduktion für schwere Motorwagen soll sich ebenfalls nach der technischen Entwicklung richten. So werden die Fahrzeuge in die entsprechende Abgasnorm (Euro-Norm) eingeteilt. Derzeit sind im Kanton Thurgau ca. 680 Fahrzeuge in der aktuell höchsten Kategorie (Euro 5) eingeteilt. Diese Fahrzeuge würden aktuell

bei einer Steuerreduktion von 25% mit Fr. 280'000.– entlastet (Abs. 4). Werden im laufenden Jahr Fahrzeuge mit einer höheren Eurokategorie in Betrieb genommen, so entfällt im Folgejahr die Steuerreduktion für die Fahrzeuge mit der nunmehr zweithöchsten Eurokategorie. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass nur für die jeweils saubersten Fahrzeuge eine Steuerreduktion gewährt wird.

Die einen kleineren Hubraum aufweisenden, auf Wechselschilder eingelösten Fahrzeuge erhalten gemäss § 11 Abs. 2 des Strassenverkehrsabgabengesetzes eine Vergünstigung von 75 %. Aus administrativen Gründen wird aber - trotz der bereits sehr kleinen Beträge - für alle Fahrzeuge gemäss § 11 Abs 2 die entsprechende Vergünstigung gewährt werden.

### **§ 13a Verlust der Bonus-Gewährung oder der Steuerbefreiung**

Die Möglichkeit zur Gewährung eines Bonus oder einer Steuerbefreiung entfällt, sobald die Voraussetzungen dafür nicht mehr gegeben sind.

### **§ 13b Rückforderung**

Eine Rückforderung gegenüber den Halterinnen und Haltern wie auch gegenüber der Behörde soll über fünf Jahre ermöglicht werden.

## **III. Finanzielle Auswirkungen**

### **1. Allgemeines**

In den nachfolgenden finanziellen Betrachtungen werden lediglich die Personenwagen dargestellt, welche derzeit mit der Energieetikette A und B sowie F und G gemäss § 12a des Gesetzesentwurfs versehen sind. Die Umsetzung der Verordnung über die Reduktion der Strassenverkehrsabgaben für emissionsarme Fahrzeuge per 1. Januar 2009 hat bereits entsprechende Grundlagen hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung der Anzahl Fahrzeuge gebracht. Für die Berechnung der Steuerreduktion der schweren Motorwagen wird auf der aktuellen Grundlage (ca. 680 Fahrzeuge / Steuerreduktion ca. Fr. 280'000.–) von einer jährlichen Zunahme von 5% ausgegangen.

## 2. Entwicklung der Fahrzeugbestände

Die Zunahme des gesamten Fahrzeugbestandes im Kanton Thurgau war deutlich höher als ursprünglich angenommen. Die Entwicklung des Personenwagenbestandes übertraf die Erwartungen im Jahr 2007 mit 4% , im Jahr 2008 mit 2.4% und im Jahr 2009 mit 3.1% deutlich. Es wird deshalb bis 2014 mit einer Erhöhung des Bestandes um 2.5% gerechnet.

|             | Motorfahrzeuge       |               |                              |                            |                            |                     |             | Anhänger | Total Fahrzeugbestand |
|-------------|----------------------|---------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------|-------------|----------|-----------------------|
|             | Total Motorfahrzeuge | Personenwagen | Personen-transport-fahrzeuge | Sachen-transport-fahrzeuge | Landwirt-schafts-fahrzeuge | Industrie-fahrzeuge | Motor-räder |          |                       |
| 2009        | 194'488              | 142'831       | 1'937                        | 13'284                     | 10'213                     | 2'458               | 23'765      | 18'357   | 212'845               |
| 2008        | 188'950              | 138'511       | 1'814                        | 12'830                     | 10'164                     | 2'385               | 23'246      | 17'757   | 206'707               |
| Veränderung | 3.41%                | 3.12%         | 6.78%                        | 3.54%                      | 0.48%                      | 3.06%               | 2.23%       | 3.38%    | 2.97%                 |
| 2008        | 188'950              | 138'511       | 1'814                        | 12'830                     | 10'164                     | 2'385               | 23'246      | 17'757   | 206'707               |
| 2007        | 182'715              | 135'186       | 1'702                        | 12'277                     | 9'972                      | 2'265               | 21'313      | 16'910   | 199'625               |
| Veränderung | 3.41%                | 2.46%         | 6.58%                        | 4.50%                      | 1.93%                      | 5.30%               | 9.07%       | 5.01%    | 3.55%                 |

Für die kommenden Jahre ist davon auszugehen, dass aufgrund der ökonomischen und umweltbewussten Handlungsweise der Fahrzeughalterinnen und -halter die jährliche Zunahme energieeffizienter Fahrzeuge (Kategorien A und B) ca. 8% und die jährliche Reduktion der malusbelasteten Fahrzeuge ca. 2% betragen wird.

| Anzahl Fahrzeuge mit 1. Inverkehrsetzung | 2006            | 2007  | 2008  | 2009  | 2010                  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  |
|--|-----------------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
|  | bekannte Zahlen |       |       |       | erwartete Entwicklung |       |       |       |       |
| Kategorie A                              | 763             | 1'325 | 1'584 | 1'830 | 1'976                 | 2'135 | 2'305 | 2'490 | 2'689 |
| Kategorie B                              | 1'555           | 1'708 | 1'884 | 1'757 | 1'898                 | 2'049 | 2'213 | 2'390 | 2'582 |
| Kategorie F                              | 485             | 357   | 275   | 209   | 205                   | 201   | 197   | 193   | 189   |
| Kategorie G                              | 375             | 352   | 263   | 193   | 189                   | 185   | 182   | 178   | 174   |
| Ohne Kategorie                           | 217             | 199   | 290   | 190   | 186                   | 182   | 179   | 175   | 172   |

## 3. Auswirkungen für die Fahrzeughalterinnen und -halter

Basierend auf den Zahlen für das Jahr 2009 betragen die durchschnittlichen Steuerreduktionen für die Kategorie A Fr. 123.– und für die Kategorie B Fr. 61.50. Die durchschnittlichen Steuererhöhungen betragen für Fahrzeuge der Kategorie F Fr. 172.–, der Kategorie G Fr. 225.– und für Fahrzeuge ohne Kategorieeinteilung Fr. 150.–. Die Reduktion der Beträge der schweren Motorwagen betragen durchschnittlich Fr. 412.–.

|                                 | Durchschnittliche Veränderung der jährlichen Verkehrssteuer | Betroffene Anzahl Fahrzeuge (2009)                   |
|---------------------------------|---|--|
| Kategorie A                     | - Fr. 123.--  | 5'500 Neufahrzeuge 3 bis 4 Jahre alt                 |
| Kategorie B                     | - Fr. 61.50   | 6'074 Neufahrzeuge 3 bis 4 Jahre alt                 |
| Kategorie C                     | -   | -  |
| Kategorie D                     | -   | -  |
| Kategorie E                     | -   | -  |
| Kategorie F                     | + Fr. 172.--  | 200  |
| Kategorie G                     | + Fr. 225.--  | 185  |
| Ohne Kategorie                  | + Fr. 150.--  | 180  |
| Euro 5 (schwere Motorfahrzeuge) | - Fr. 412.--  | 680 des gesamten Fahrzeugparks (ca. 2'000 Fahrzeuge) |

#### 4. Finanzielle Auswirkungen für Kanton und Gemeinden

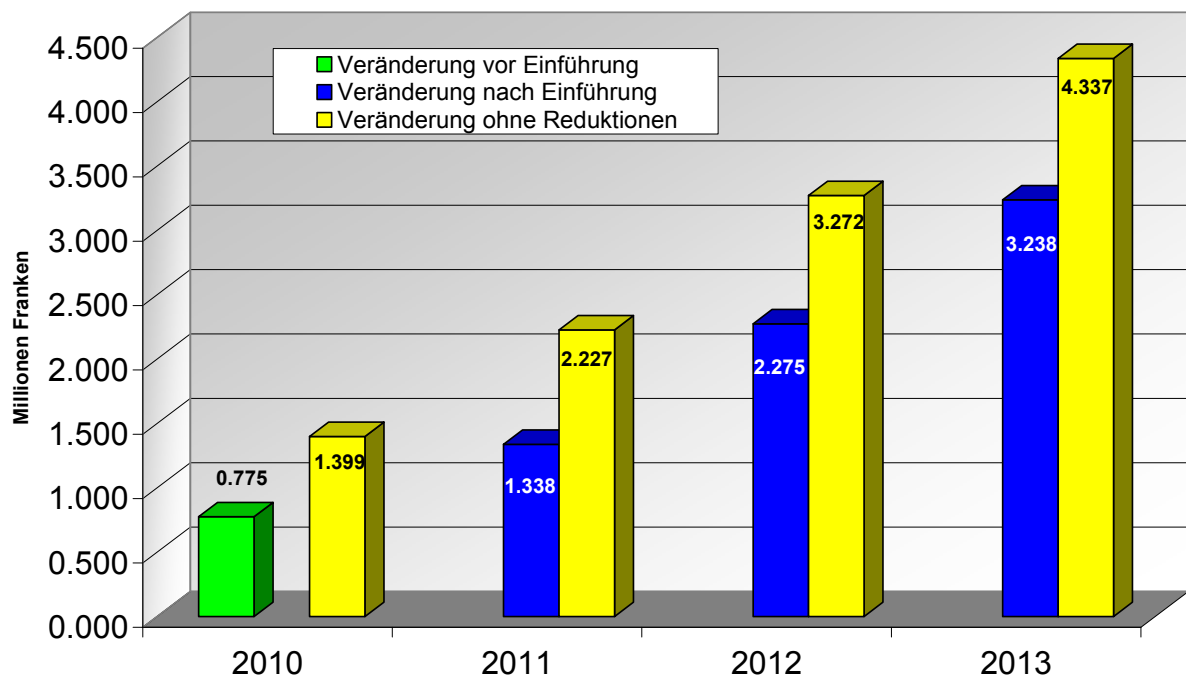
Mit Bezug auf die Bruttoerträge ergeben sich aufgrund der Gesetzesänderung folgende Steuerentlastungen:

| <b>Reduktion mit Bezug auf die gesamten Steuereinnahmen (in Mio.Fr.)</b>               | <b>2010</b> | <b>2011</b>  | <b>2012</b>  | <b>2013</b>  | <b>2014</b>  |
|--|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Einnahmen aufgrund der bestehenden Gesetzesgrundlage (Brutto ohne Verordnungsänderung) | 49.970      | 50.969       | 51.988       | 53.028       | 54.089       |
| Bruttoeinnahmen ohne Gesetzesänderung (inkl. aktuelle Verordnung)                      | 49.346      | 50.272       | 51.228       | 52.207       | 53.202       |
| Einnahmen basierend auf der Vorlage  | -           | 50.080       | 50.991       | 51.929       | 52.880       |
| Reduktion (bezüglich Bruttoeinnahmen)  | -           | 0.889        | 0.997        | 1.099        | 1.209        |
| <b>Steuerreduktion in %</b>  | -           | <b>1.74%</b> | <b>1.92%</b> | <b>2.07%</b> | <b>2.24%</b> |

Im Rahmen der Budgetierung für das Jahr 2010 und im Finanzplan 2011-2013 wurde die Steuerreduktion gestützt auf Annahmen bereits berücksichtigt. Die nun detailliert vorgenommenen Berechnungen ergeben allerdings Abweichungen, die in der nachfolgenden Tabelle festgehalten sind:

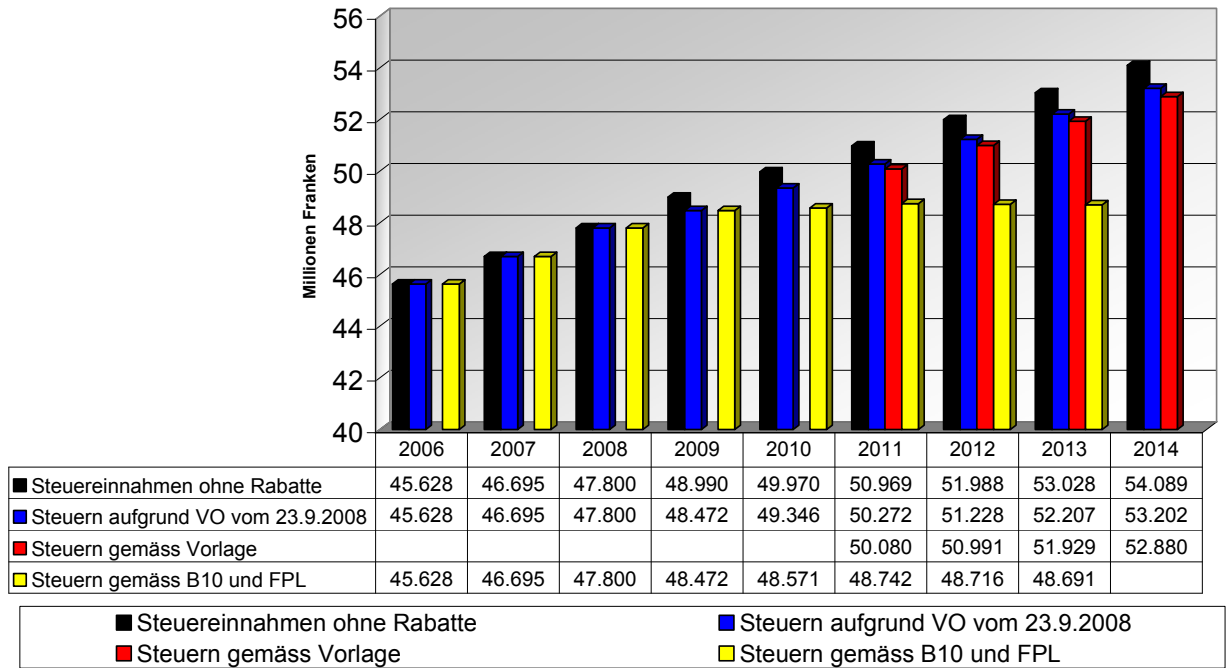
| <b>Veränderung zu Budget und Finanzplan</b><br>(in Mio. Franken) | <b>2010</b>  | <b>2011</b>  | <b>2012</b>  | <b>2013</b>  |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Rechnung / Budget / FPL  | 48.571       | 48.742       | 48.716       | 48.691       |
| Einnahmen vor Einführung der Gesetzesvorlage                     | 49.346       |              |              |              |
| Einnahmen basierend auf der Vorlage                              | -            | 50.080       | 50.991       | 51.929       |
| <b>Erhöhung der Einnahmen</b>                                    | <b>0.775</b> | <b>1.338</b> | <b>2.275</b> | <b>3.238</b> |

Die nachfolgende Darstellung zeigt auf, wie sich die Mehreinnahmen gegenüber Budget und Finanzplan aufgrund der aktuellen Beurteilung bei Einführung der Gesetzesvorlage in den Jahren 2010-2013 entwickeln.

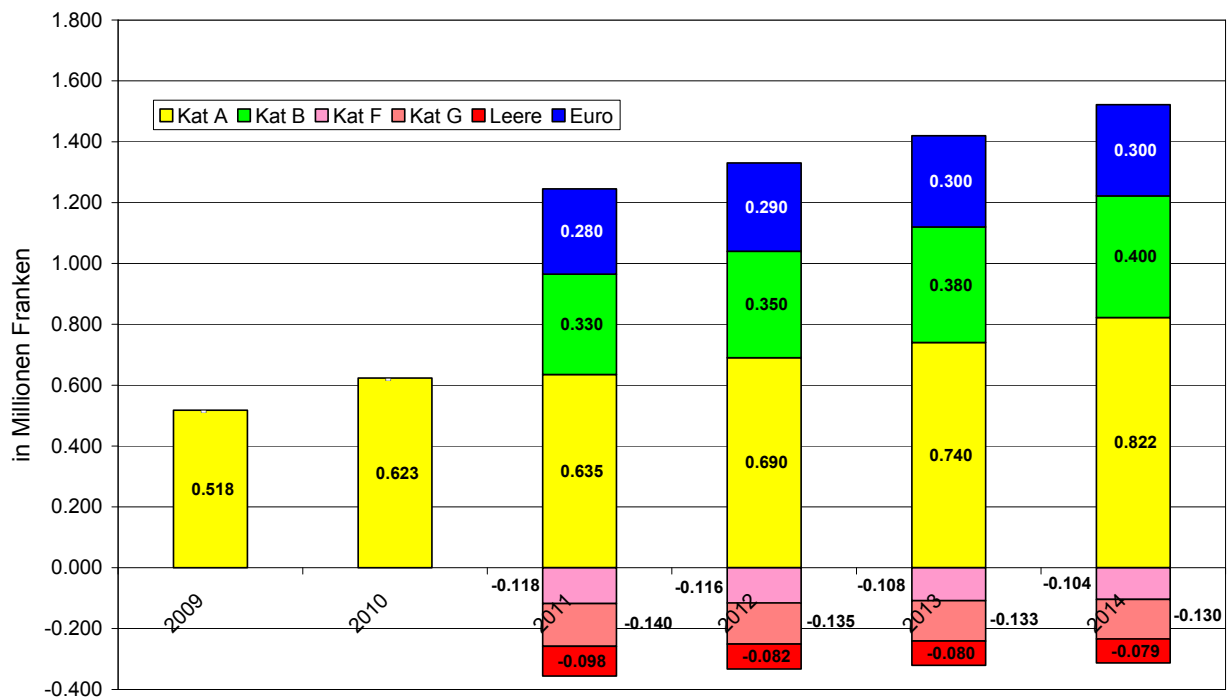


Daraus kann abgeleitet werden, dass die Einnahmen im Jahr 2010 (basierend auf der bestehenden Grundlage der Verordnung) 775'000 Franken höher als budgetiert ausfallen werden. Wird auf die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes verzichtet, würden die Steuereinnahmen im Jahr 2013 um 4.337 Millionen Franken höher ausfallen. Bei Zustimmung zur vorliegenden Gesetzesvorlage betrügen die Mehreinnahmen gegenüber dem Finanzplan im Jahr 2013 immer noch 3.238 Millionen Franken.

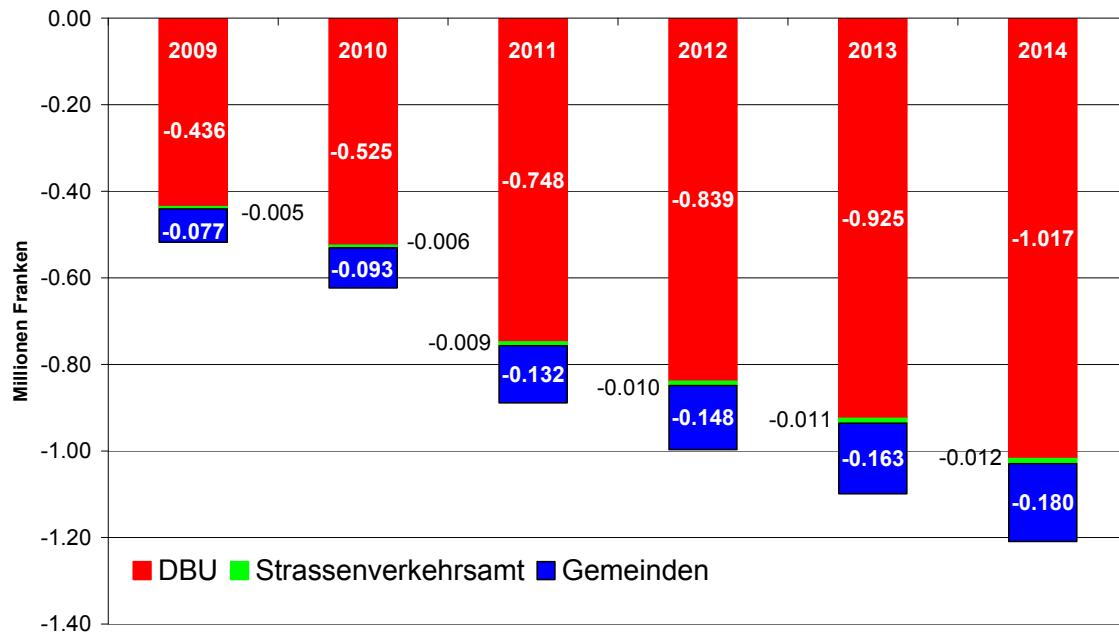
Die nachfolgende Übersicht zeigt die Vergleiche Bruttoerträge, bisherige Reduktionen, die vorgeschlagenen Entlastungen und Budget/FPL auf.



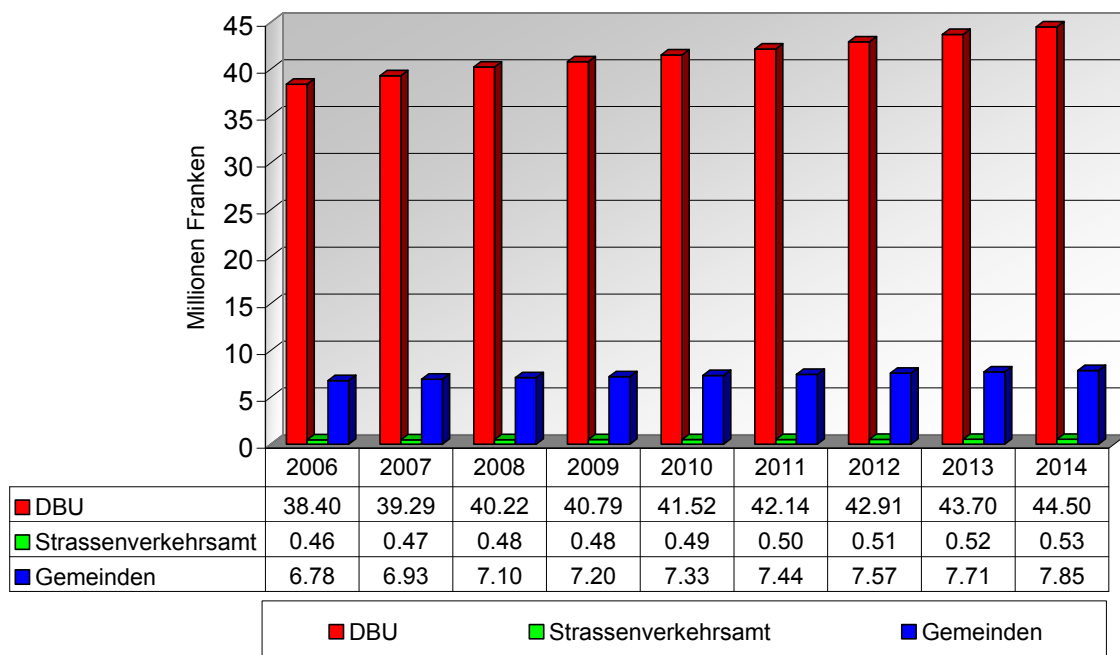
Die Mindereinnahmen, ausgehend von den Bruttoerträgen, verteilen sich auf die verschiedenen beantragten Änderungen wie folgt



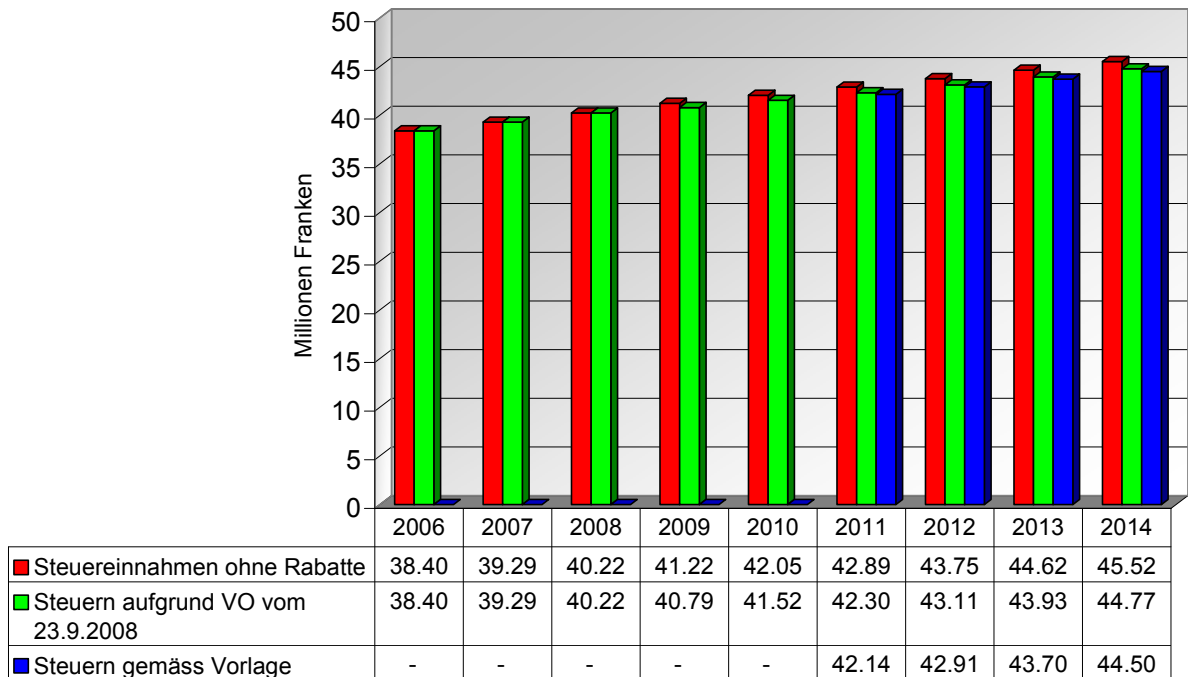
Nach Abzug der Steuerbezugsprovision des Strassenverkehrsamtes (1% des Nettosteuerbetrags) werden 85% dem Departement für Bau und Umwelt (abzüglich 7 Millionen Franken zugunsten der Kantonspolizei) und 15% gemäss definiertem Verteilungsschlüssel im Folgejahr den Gemeinden überwiesen. Auf dieser Grundlage verteilen sich die Mindereinnahmen bezogen auf die Bruttoerträge wie folgt:



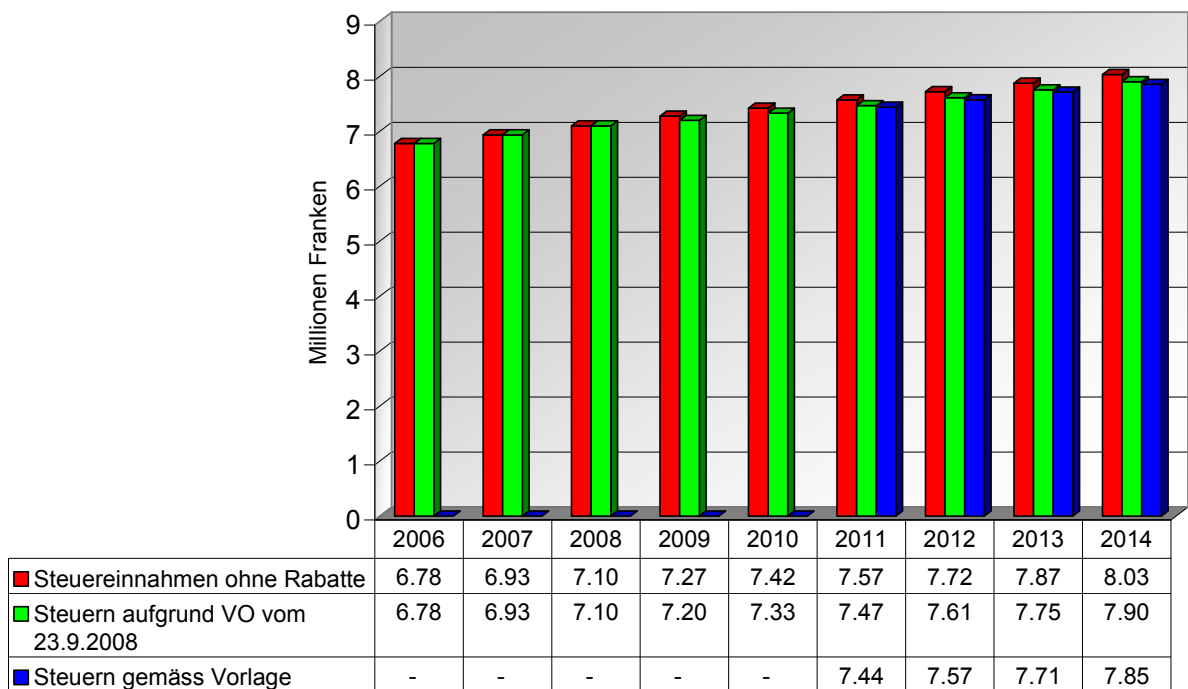
Die Nettoeinnahmen können der nachfolgenden Darstellung entnommen werden:



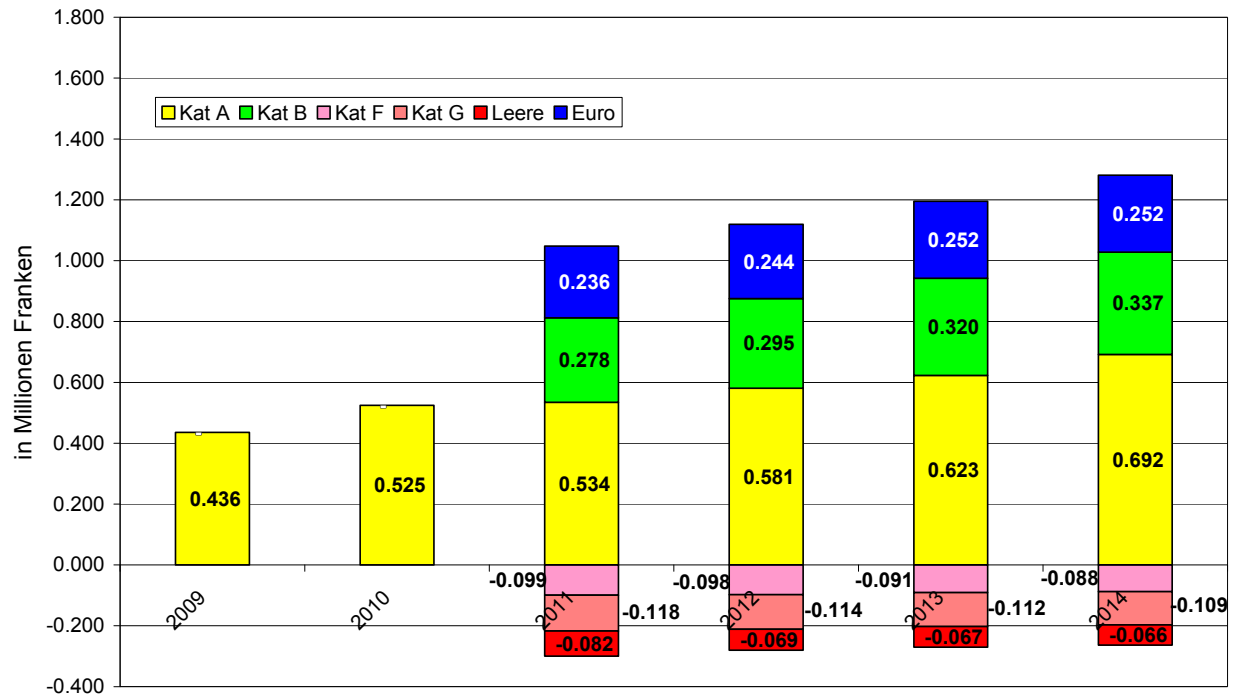
Die Einnahmenverteilung zugunsten des Departementes für Bau und Umwelt bezogen auf die Szenarien „ohne Rabatte“, basierend auf der Verordnung vom 23. September 2008 und der vorliegenden Gesetzesänderung sieht wie folgt aus:



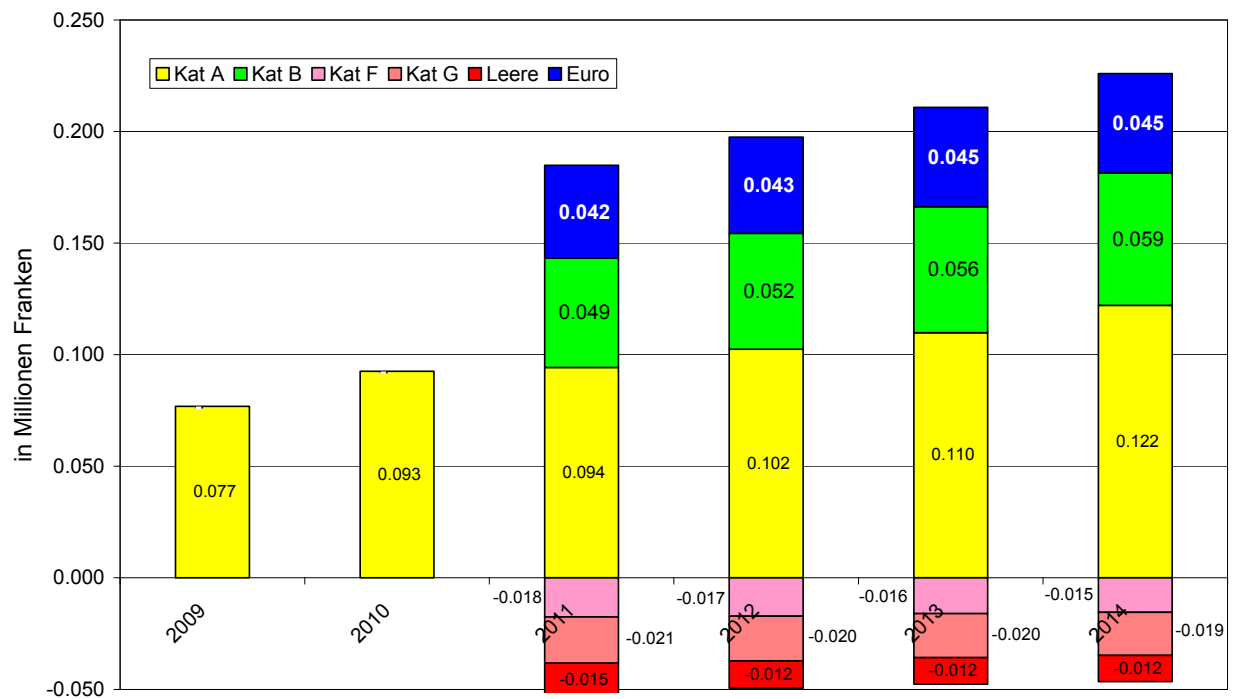
Die Einnahmenverteilung der Gemeinden bezogen auf die Szenarien „ohne Rabatte“, basierend auf der Verordnung vom 23. September 2008 und der vorliegenden Gesetzesänderung sieht wie folgt aus:



Die Auswirkungen der einzelnen Veränderungen für das DBU:



Die Auswirkungen der einzelnen Veränderungen für die Gemeinden:



#### **IV. Antrag**

Wir ersuchen Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Gesetzesentwurf Ihrer Beratung zu unterziehen und uns über die Beschlüsse in üblicher Weise zu benachrichtigen.

Der Präsident des Regierungsrates

*Dr. Claudius Graf-Schelling*

Der Staatsschreiber

*Dr. Rainer Gonzenbach*

**Beilage:**

- Gesetzesentwurf des Regierungsrates