

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	GRÜNE / Junge Grüne Kanton Luzern
Kontaktperson	Samuel Zbinden
Adresse	Brüggligasse 9
PLZ Ort	6004 Luzern
Telefon	079 351 60 61
E-Mail	samuel.zbinden@gruene-sursee.ch
Ort und Datum	23. September 2022, Sursee

1. Neue Bemessungsgrundlagen Verkehrssteuer Personenwagen

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

Ja

Nein, nämlich:

Wir GRÜNE/Junge Grüne unterstützen die vorgeschlagene Besteuerung nach Gewicht & Leistung. Dies trägt dem Anliegen Rechnung, dass grosse, schwere & übermotorisierte Fahrzeuge höher besteuert werden. Wir unterstützen auch explizit die progressive Besteuerung der Leistung, um einen stärkeren Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge zu schaffen.

Gleichzeitig fordern wir GRÜNE/Junge Grüne, dass kein Fahrzeug mit der neuen Regelung übermässig subventioniert wird. Der motorisierte Individualverkehr ist heute im Vergleich zu den Kosten, die er für Gesellschaft & Umwelt verursacht, viel zu günstig. Um für alle Fahrzeuge eine angemessene Besteuerung sicherzustellen, schlagen wir darum eine **Erhöhung der Grundsteuer vor. Die zu bezahlende Steuer pro Kilogramm und pro Kilowatt soll erhöht werden.** Es kann nicht sein, dass gewisse Fahrzeuge mit der neuen Steuer weniger als 100 Franken pro Jahr bezahlen (siehe Abb. 25 auf S. 38 des EBP-Berichts).

Die höheren Einnahmen aus dieser Massnahme sollen dafür verwendet werden, die ökologischen und gesellschaftlichen Kosten (Lärm, Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Unfälle) des MIV zu tragen.

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:

Diese Regel unterstützen wir. Allerdings schlagen wir auch hier, aus denselben Gründen wie oben genannt, eine Erhöhung der Grundsteuer vor, sprich eine höhere Steuer pro Kilogramm.

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:

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:

Diese Grundlagen erscheinen grundsätzlich sinnvoll. So wie der Bonus im Detail ausgestaltet ist, schafft er aber einige Fehlanreize. Darum schlagen wir GRÜNE/Junge Grüne folgende Anpassungen des Bonus-System vor:

- a) Erstens soll der Bonus nur für Fahrzeuge gelten, die 0gCO₂/km ausstossen – also für reine Elektro- und Wasserstofffahrzeuge. So kann eine unverhältnismässige Subventionierung von Plug-In-Hybriden verhindert werden. Eine [Studie des Kantons Wallis](#) zeigte jüngst, dass der CO₂-Verbrauch dieser Fahrzeuge 116% (!) über dem von den Herstellern angegebenen Normverbrauch liegt. Da sich die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer auf den Normverbrauch stützen müsste, würden Plug-In-Hybride stark unter ihrem effektiven Verbrauch besteuert. Aus diesen Gründen beschloss der Kanton Wallis kürzlich [eine Abschaffung der Förderung dieser Plug-In-Hybride](#).
- b) Zweitens schlagen wir eine Reduktion des Bonus von 80% auf 50% vor. Ein Bonus von 80% schmälert die lenkende Wirkung der Grundsteuer von Elektroautos stark und hätte zur Folge, dass ein sehr schweres und grosses Fahrzeug fast dieselbe Steuer bezahlen würde wie ein leichtes & kleines (siehe Abbildung 25 im EBP-Bericht¹). Ein Bonus von 50% gibt der Grundsteuer wieder mehr Gewicht und ermöglicht eine Unterscheidung zwischen effizienteren (kleineren) und übermotorisierten grossen Elektroautos.
- c) Drittens stellen wir in Frage, warum der Bonus nach fünf Jahren nach Instandsetzung auslaufen soll. Eine grössere ökologische Lenkungswirkung könnte erzielt werden, wenn der Bonus unbegrenzt laufen würde. Durch die Mehreinnahmen aus den ersten beiden vorgeschlagenen Massnahmen könnte dies problemlos finanziert werden.

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

¹ Gemäss dem EBP-Bericht (S. 38, Abb. 25) würden sehr schwere und übermotorisierte Elektrofahrzeuge massiv vom Bonus profitieren. So würde ein Skoda Enyaq (Geländewagen) oder ein Citroen e-Berlingo (Van) mit 82.- bzw. 64.- beinahe gleich wenig bezahlen wie ein elektrischer Mini Cooper (60.-) oder ein Fiat 500e (49).

Nein, nämlich:

Auch hier erscheinen die Grundlagen (CO₂-Wert als Grundlage) sinnvoll. Allerdings ist der Malus aus unserer Sicht viel zu schwach. Es leuchtet nicht ein, warum der CO₂-Zielwert des Bundes um das Doppelte überschritten werden muss, bis ein Fahrzeug den Malus bezahlt. Um der Logik des CO₂-Zielwerts zu entsprechen (Fahrzeuge sollen nicht mehr CO₂ als dieser Zielwert ausstossen), schlagen wir vor, dass der Malus bei einem tieferen CO₂-Wert angesetzt wird.

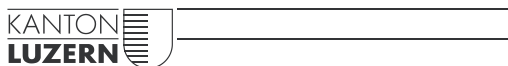
6. Bonus für weitere Fahrzeugarten

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:

7. Weitere Bemerkungen



Justiz- und Sicherheitsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

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