



Botschaft des Regierungsrats zu einem Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

15. Dezember 2015

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft des Regierungsrats zu einer Anpassung der Strassenverkehrssteuern mit dem Antrag, darauf einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Niklaus Bleiker
Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

Inhaltsverzeichnis

I. Ausgangslage	3
1. Projekt KAP	3
2. Gesetz über die Strassenverkehrssteuern	3
3. Rabattsystem der Strassenverkehrssteuer	3
3.1 Einführung Rabattsystem	3
3.2 Auswirkungen Rabattsystem	4
4. Mögliche Anpassungen des Rabattsystems	5
4.1 Variante 1: Kat. A 3 Jahre 100 % steuerfrei, Kat. B 2 Jahre 50 % steuerfrei und Malus Fr. 65.–	6
4.2 Variante 2: Variante 1 mit Malus Fr. 70.–	6
5. Abwägung der Varianten	6
5.1 Variante 1.....	6
5.2 Variante 2.....	7
5.3 Grundsätzliches zum Bonus und Malus	7
5.4 Empfehlung.....	7
6. Keine Vernehmlassung	7
II. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Nachtrags	8
7. Art. 3 Abs. 1 Abs. 2	8
8. Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2	8
9. Art. 22	8
10. Art. 22a	8
11. Inkrafttreten	8

I. Ausgangslage

1. Projekt KAP

Der Kanton Obwalden kann sich dem gesamtschweizerischen Trend, der sich verschlechternden öffentlichen Finanzlage der Kantone nicht entziehen. Die Prognosen der nächsten Jahre ergeben, dass diese Tendenz ohne geeignete Gegenmassnahmen auch in den nächsten Jahren anhalten wird.

Am 30. Januar 2014 wurde im Kantonsrat eine Motion eingereicht, mit welcher der Regierungsrat aufgefordert wurde, dem Kantonsrat möglichst zeitnah eine Vorlage mit dem Ziel einer systematischen und strategischen Aufgabenüberprüfung (KAP) einzureichen. Der Kantonsrat hat diese Motion am 16. April 2014 überwiesen.

Der Regierungsrat hat die von der Verwaltung im Rahmen der Aufgabenerfüllung heute erbrachten Leistungen überprüft. Im Rahmen dieser Analyse hat der Regierungsrat insgesamt rund 120 Vorschläge evaluiert. Über das Resultat der Überprüfung wurde der Kantonsrat mit Bericht des Regierungsrats vom 13. Oktober 2015 in Kenntnis gesetzt. Der Bericht wurde anlässlich der Kantonsratssitzung vom 2./3. Dezember 2015 behandelt und zur Kenntnis genommen.

Der Kantonsrat ist für 24 Massnahmen direkt zuständig. Politisch relevante und finanziell bedeutende Massnahmen wurden bzw. werden dem Kantonsrat in Einzelvorlagen unterbreitet. 17 Änderungen von Gesetzen und Verordnungen werden dem Kantonsrat im Rahmen eines Mantelerlasses unterbreitet.

2. Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

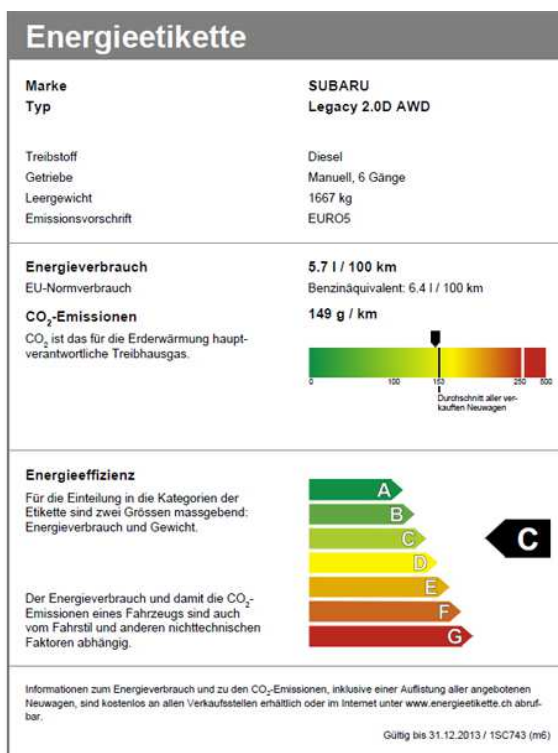
Der Regierungsrat führt im Bericht über KAP vom 13. Oktober 2015 aus, dass seit dem 1. Januar 2009 mit dem Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (GDB 771.2) energieeffiziente Personenwagen steuerlich entlastet (Bonus) und energieineffiziente Fahrzeuge zusätzlich belastet (Malus) werden. Mit diesem Rabattsystem soll der Anreiz zum Kauf von energieeffizienten Autos gefördert werden. Da das Rabattmodell nicht wie vorgesehen ertragsneutral ausgefallen ist, konnten ab 1. Januar 2015 besonders energieeffiziente Personenwagen nochmals von einer zusätzlichen steuerlichen Entlastung profitieren. Der Regierungsrat führt im Bericht aus, dass diese Entlastung zu überdenken ist. Eine moderate Anpassung der steuerlichen Entlastung (Bonus) oder Mehrbelastung (Malus) soll zu einem Mehrertrag von 0,5 Millionen Franken führen.

3. Rabattsystem der Strassenverkehrssteuer

3.1 Einführung Rabattsystem

Am 1. Januar 2009 trat das neue Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (GDB 771.2) in Kraft. Schwerpunkt der Revision bildete die Umsetzung des Anliegens der Förderung von energieeffizienten Personenwagen. Mit dem Ziel der Ökologisierung wurde ein Rabattsystem eingeführt, das sich auf die Energieetikette des Bundes stützt.

Bild: Energieetikette des Bundes



Seit 2004 muss bei allen zum Verkauf angebotenen Personenwagen eine Energieetikette angebracht sein. Die Etikette informiert über den Treibstoffverbrauch in Liter/100 km, den CO₂-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht. Es werden sieben Effizienz kategorien (A bis G) unterschieden, wobei A die höchste, und G die niedrigste Energieeffizienz aufweist. Die Etikette wird jährlich durch das Bundesamt für Energie aktualisiert.

3.2 Auswirkungen Rabattsystem

Bei Einführung des Rabattsystems auf 1. Januar 2009 wurde die steuerliche Entlastung von energieeffizienten Personenwagen (Bonus) und die zusätzliche Belastung von energieineffizienten Fahrzeuge (Malus) so gewählt, dass die Zielsetzung der Ökologisierung kostenneutral erreicht werden sollte.

Der Bericht des Regierungsrats zur Wirkung des Rabattsystems bei der Strassenverkehrssteuer vom 4. Februar 2014 zeigte auf, dass mit dem ursprünglichen Rabattsystem pro Jahr Mehreinnahmen von rund Fr. 300 000.– generiert wurden. Um das Ziel der Ertragsneutralität einzuhalten, wurde das Rabattsystem per 1. Januar 2015 angepasst: Personenwagen der Kategorie A sind ab der ersten Inverkehrsetzung für 4 Jahre zu 100 Prozent von der Verkehrssteuer befreit. Personenwagen der Kategorie B sind für 3 Jahre zu 100 Prozent von der Verkehrssteuer befreit. Personenwagen der Kategorie G und solche ohne Kategorie bezahlen zeitlich unbegrenzt einen Steuerzuschlag von Fr. 60.–.

Nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Regelung vor und ab 2015:

2009 bis 2014		ab 2015	
Effizienzkategorie	Bonus / Malus	Effizienzkategorie	Bonus / Malus
Kategorie A	3 Jahre 100 % (Bonus)	Kategorie A	4 Jahre 100 % (Bonus)
Kategorie B	2 Jahre 50 % (Bonus)	Kategorie B	3 Jahre 100 % (Bonus)
Kategorie G	Fr. 60.– (Malus)	Kategorie G	Fr. 60.– (Malus)
Kategorie leer	Fr. 60.– (Malus)	Kategorie leer	Fr. 60.– (Malus)

Im Jahr 2015 zählen 2 433 Fahrzeuge zur Kategorie A und 3 404 Fahrzeuge zur Kategorie B. Zur schlechtesten Kategorie G gehören 7742 Fahrzeuge sowie 2 304 Fahrzeuge ohne Kategorie („leer“).

Von den insgesamt 2 433 Fahrzeugen der Kategorie A sind im Jahr 2015 773 Fahrzeuge steuerbefreit und profitieren vom Bonus. Die Steuerrabatte gelten ab der ersten Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs. Wird beispielsweise am 1. Juli 2014 ein neues Fahrzeug der Effizienzkategorie A eingelöst, ist der Fahrzeughalter bis zum 30. Juni 2018 von der Verkehrssteuer befreit. Danach gilt wieder die reguläre Verkehrssteuer. Demnach hat eine Vielzahl der Autos der Kategorie A die Laufzeit der Steuerrabatte bereits überschritten und ist nicht weiter bonusberechtig. Dasselbe gilt für die Kategorie B. Zwar zählten 3 404 Fahrzeuge zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung zur Kategorie B, aktuell profitieren noch 599 von einem Bonus.

In der nachfolgenden Tabelle wird aufgezeigt, wie sich das geltende Rabattsystem ab 2015 gestützt auf den Fahrzeugbestand 2015 finanziell auswirkt. Die erzielten Mehreinnahmen, als Differenz zwischen Steuerzuschlägen (Malus) und Steuerausfällen (Bonus) liegen im Jahr 2015 bei rund Fr. 281 000.–.

2015				
Kategorie	Anzahl	Anzahl (mit Bonus)	Bonus bzw. Malus in Fr.	in Fr.
A	2433	773	178 358.00	Total Steuerbefreiung: 321 667.50
B	3404	599	143 309.50	
G	7742		464 520.00	Total Steuerzuschlag: 602 760.00
leer	2304		138 240.00	
Differenz bzw. Mehrertrag				281 092.50

4. Mögliche Anpassungen des Rabattsystems

Zur Auswahl stehen zwei Varianten:

- Variante 1: Kat. A 3 Jahre 100 % steuerfrei, Kat. B 2 Jahre 50 % steuerfrei und Erhöhung des Malus auf Fr. 65.–
- Variante 2: Kat. A 3 Jahre 100 % steuerfrei, Kat. B 2 Jahre 50 % steuerfrei und Erhöhung des Malus auf Fr. 70.–

Die nachfolgenden Berechnungen der finanziellen Auswirkungen der zwei Varianten basieren auf den Fahrzeugzahlen 2015 gemäss Tabelle in Ziffer 3.2 dieses Berichts.

4.1 Variante 1: Kat. A 3 Jahre 100 % steuerfrei, Kat. B 2 Jahre 50 % steuerfrei und Malus Fr. 65.–

Variante 1 sieht vor, Fahrzeuge der Kategorie A für 3 Jahre zu 100 Prozent von der Steuer zu befreien (Bonus). Fahrzeuge der Kategorie B werden für 2 Jahre zu 50 Prozent von der Steuer befreit (Bonus). Die Laufzeiten des Bonus für Kategorie A und B verringern sich gegenüber heute um je ein Jahr und wird bei Kategorie B halbiert, der Betrag der Steuerbefreiung reduziert sich auf rund Fr. 181 000.–. Für Personenwagen der schlechtesten Effizienzklasse (G) und für jene die keiner Kategorie zugeordnet sind („leer“), wird der Steuerzuschlag von bisher Fr. 60.– auf Fr. 65.– erhöht. Durch diese Erhöhung des Malus steigt der Betrag aus dem Steuerzuschlag von rund Fr. 602 000.– auf rund Fr. 652 000.–. Damit ergeben sich Mehreinnahmen von rund Fr. 471 000.–.

Kategorie	Variante 1	Bonus bzw. Malus in Fr.		in Fr.
A	3 Jahre 100 % Bonus	133 768.50	Total Steuerbefreiung:	181 538.33
B	2 Jahre 50 % Bonus	47 769.83		
G	Fr. 65.– Malus	503 230.00	Total Steuerzuschlag:	652 990.00
leer	Fr. 65.– Malus	149 760.00		
Differenz bzw. Mehrertrag				471 451.67

4.2 Variante 2: Variante 1 mit Malus Fr. 70.–

Bei Variante 2 ist die Steuerbefreiung gleich wie bei Varianten 1. Der Steuerzuschlag für die Fahrzeuge der Kategorien G und „leer“ wird von Fr. 60.– auf Fr. 70.– erhöht. Durch diese Erhöhung des Malus steigt der Betrag aus dem Steuerzuschlag von rund Fr. 602 000.– auf rund Fr. 703 000.–. Damit ergeben sich Mehreinnahmen von rund Fr. 521 000.–.

Kategorie	Variante 2	Bonus bzw. Malus in Fr.		in Fr.
A	3 Jahre 100 % Bonus	133 768.50	Total Steuerbefreiung:	181 538.33
B	2 Jahre 50 % Bonus	47 769.83		
G	Fr. 70.– Malus	541 940.00	Total Steuerzuschlag:	703 220.00
leer	Fr. 70.– Malus	161 280.00		
Differenz bzw. Mehrertrag				521 681.67

5. Abwägung der Varianten

5.1 Variante 1

Für die Anpassung des Bonus spricht, dass sich dieses Rabattsystem in der Vergangenheit (vor 2015) bewährt hat. Der damalige Bericht des Regierungsrats zur Wirkung des Rabattsystems vom Februar 2014 zeigte auf, dass die Zahl der energieeffizienten Autos in den Jahren 2011 bis 2014 kontinuierlich gestiegen ist. Eine Internet-Umfrage des VSZ zeigte, dass bei 52 Prozent der Befragten ein Steuerersparnis Einfluss auf ihr Kaufverhalten hat. Gespräche und Anfragen am VSZ-Schalter bestätigten, dass Fahrzeughalter ein Steuerersparnis bei der Anschaffung eines Autos in die Überlegungen einbeziehen.

Das Rabattsystem vor 2015 zeigte Wirkung und wurde nur angepasst, da die vorgegebene Ertragsneutralität nicht erreicht wurde und über die Jahre Mehreinnahmen von rund Fr. 1 307 000.– generiert wurden.

Mit Variante 1 ergeben sich Mehreinnahmen von rund Fr. 471 000.–. Gemäss dem Bericht des Regierungsrats über KAP vom 13. Oktober 2015 soll die Anpassung zu einem Mehrertrag von rund Fr. 500 000.– führen. Mit der Anpassung des Rabattsystems gemäss Variante 1 kann diese Zielvorgabe nicht erreicht werden. Allerdings wurde in den letzten Jahren festgestellt, dass aufgrund der jährlichen Aktualisierung der Kategorienzuordnung tendenziell die Anzahl der Fahrzeuge in der Kategorie G zunimmt. Zum Zeitpunkt der Einführung (2008) waren noch 1 260 Personenwagen in der Kategorie G, 2011 waren es bereits 4 656 und aktuell zählt die Kategorie 7 742 Personenwagen. Dies, da die Fahrzeuge schneller in tiefere Kategorien gelangen, als ursprünglich angenommen. Ursprünglich ging man von durchschnittlich 15 Jahren aus, bis ein Auto von der Kategorie A in die Kategorie G gelangt. Erfahrungswerte des VSZ zeigen aber, dass heute davon auszugehen ist, dass es 10 Jahre braucht, bis ein Auto der Kategorie A in die Kategorie G gelangt. Die Zunahme in der Kategorie G führt zu entsprechend mehr Personenwagen, die einen Malus zahlen und damit zu höheren Mehreinnahmen. Eine Fortschreibung dieser Entwicklung ist nicht auszuschliessen.

5.2 Variante 2

Die Erhöhung des Malus auf Fr. 70.– bei Variante 2 führt zu Mehreinnahmen von rund Fr. 521 000.–. Betreffend Anpassung des Bonus gelten die gleichen Überlegungen wie bei Variante 1.

5.3 Grundsätzliches zum Bonus und Malus

Auch bei einer Anpassung des Bonus und des Malus wird die grundsätzliche Zielsetzung der Förderung von energieeffizienten Personenwagen fortgeführt. Zur Entlastung des Finanzhaushalts des Kantons wird das Rabattsystem bezüglich Bonus und Malus aber moderat angepasst.

Gegen eine Erhöhung des Malus wurde in der Vergangenheit angeführt, dass dies zu einer Belastung für bestimmte Personen oder Berufsgruppen führe, wie Fahrzeuge von Familien, dem Gewerbe, aus der Landwirtschaft oder Personen an abgelegenen Wohnorten (Allradbetrieb). Dazu ist anzufügen, dass das Rabattsystem nur Personenwagen betrifft, d. h. Traktoren, Lieferwagen, Kleinbusse, (landwirtschaftliche) Arbeitskarren etc. sind nicht vom Rabattsystem betroffen. Auch sind Personenwagen für abgelegene Wohnorte (mit Allradantrieb) gemäss Erfahrungen des VSZ oftmals zwar keine Autos der Kategorie A, gehören aber meist zu den mittleren Kategorien C, D oder E. Sie sind also vom Malus noch nicht, bzw. erst zu einem späteren Zeitpunkt betroffen.

5.4 Empfehlung

Der Regierungsrat empfiehlt dem Kantonsrat die Umsetzung von Variante 2.

6. Keine Vernehmlassung

Auf ein Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des Nachtrags wurde verzichtet. Einwohnergemeinden, politische Parteien und interessierte Kreise waren in der Steuerungsgruppe (SG) des Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungsprogramms KAP vertreten. Die SG nahm zu allen vorgeschlagenen Massnahmen von KAP, somit auch zur Anpassung der Strassenverkehrssteuer, Stellung und empfahl die Massnahme zur Weiterbearbeitung. Diese Stellungnahme wurde zusammen mit dem Bericht der Projektgruppe dem Regierungsrat zur Beratung zugestellt und diente diesem zur Entscheidungsfindung.

II. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Nachtrags

7. Art. 3 Abs. 1 Abs. 2

Die Steuerbefreiung für Personenwagen der Kategorien A und B wird reduziert. Personenwagen, die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung der besten Effizienzklasse (Kategorie A) angehören waren bisher für 48 Monate zu 100 Prozent von der Verkehrssteuer befreit. Neu wird die Steuerbefreiung auf 36 Monate gesenkt (Abs. 1). Personenwagen, die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung der zweitbesten Effizienzklasse (Kategorie B) zugeordnet sind, waren bisher für 36 Monate zu 100 Prozent steuerbefreit. Neu sind diese Fahrzeuge während 24 Monaten zu 50 Prozent steuerbefreit (Abs. 2).

8. Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2

Personenwagen, die der schlechtesten Effizienzklasse (Kategorie G) angehören, zahlten bisher einen Zuschlag von Fr. 60.– auf die Normalsteuer. Dasselbe gilt für Personenwagen, die keiner Effizienzklasse zugeteilt werden können (Kategorie leer). Mit Variante 1 wird dieser Zuschlag (Malus) auf Fr. 65.–, mit Variante 2 auf Fr. 70.– erhöht (Abs. 1 und Abs. 2).

9. Art. 22

Das Sicherheits- und Justizdepartement wurde beauftragt, für eine Wirkungsüberprüfung der Massnahmen nach Art. 3 und 8 dieses Gesetzes zu sorgen und dem Regierungsrat und Kantonsrat innert fünf Jahren nach Inkrafttreten Bericht zu erstatten. Diesem Auftrag wurde mit dem Wirkungsbericht vom 4. Februar 2014 nachgekommen und Art. 22 kann aufgehoben werden.

10. Art. 22a

Das Sicherheits- und Justizdepartement wurde beauftragt, die Wirkung der Massnahmen nach Art. 3 und 8 dieses Gesetzes zu überprüfen und innert fünf Jahren nach Inkrafttreten, d.h. bis spätestens Ende 2020, dem Regierungsrat und dem Kantonsrat Bericht zu erstatten. Dies im Hinblick darauf, dass das per 1. Januar 2015 angepasste Rabattsystem kostenneutral ausfallen sollte. Diese Überprüfung wird hinfällig, da die Zielvorgabe der Kostenneutralität mit der vorliegenden Anpassung aufgegeben wird. Somit kann Art. 22a aufgehoben werden.

Die Zahlen zur Entwicklung der Strassenverkehrssteuer lieferte das Verkehrssicherheitszentrum Obwalden / Nidwalden (VSZ) jährlich mit dem Geschäftsbericht an das Sicherheits- und Justizdepartement. Künftig soll das VSZ innerhalb des Geschäftsberichts über die Entwicklung der Zahlen nach Art. 3 und 8 dieses Gesetzes Bericht erstatten müssen. Der Regierungsrat kann so die Entwicklung jährlich verfolgen und bei Bedarf die nötigen Massnahmen ergreifen.

11. Inkrafttreten

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten des Nachtrags. Es ist vorgesehen, den Nachtrag auf den 1. Januar 2017 in Kraft zu setzen.

Der Nachtrag gilt ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens. Für Fahrzeuge, die ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gesetzt werden, gelten die neuen Bestimmungen über die Ermässigungen und die Zuschläge. Für Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gesetzt worden sind, gelten ebenfalls die neuen Bestimmungen.

Die Ermässigungen bei der Verkehrssteuer werden gemäss geltendem Recht für vier bzw. drei Jahre gewährt; neu werden diese Fristen um je ein Jahr verkürzt sowie bei Kategorie B die Steuerbefreiung auf 50 Prozent gekürzt. Der Nachtrag mit diesen Anpassungen wird zwar auf einen Sachverhalt, der früher eingetreten ist (Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs) angewendet,

ab nur für die Zeit nach seinem Inkrafttreten. Es handelt sich um den Fall einer unechten Rückwirkung, die rechtlich zulässig ist. Der Klarheit halber wird dies in einer Übergangsbestimmung festgelegt.

Art. 21a Übergangsbestimmung

Die Bestimmungen über die Ermässigungen bzw. Zuschläge zu den Verkehrssteuern gelten auch für Fahrzeuge, die vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Nachtrags in Verkehr gesetzt worden sind. Was das konkret bedeutet, zeigen nachfolgende Beispiele.

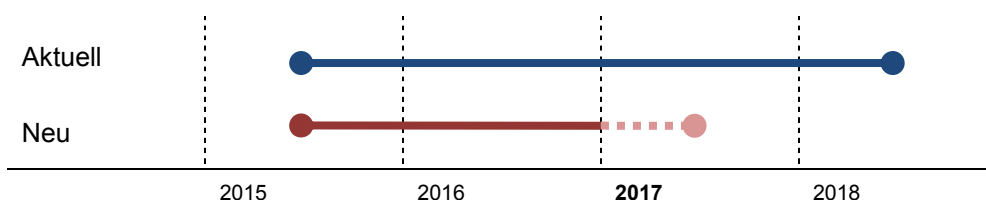
Beispiel 1: Fahrzeug Kat. A mit 1. Inverkehrsetzung am 1. Juli 2015

Geltendes Recht: 1. Juli 2015 bis 30. Juni 2019 zu 100 % steuerbefreit
Nachtrag auf 1.1.2017: 1. Juli 2015 bis 31. Dezember 2016 zu 100 % steuerbefreit
1. Januar 2017 bis 30. Juni 2018 zu 100 % steuerbefreit



Beispiel 2: Fahrzeug Kat. B mit 1. Inverkehrsetzung am 1. Juli 2015

Geltendes Recht: 1. Juli 2015 bis 30. Juni 2018 zu 100 % steuerbefreit
Nachtrag auf 1.1.2017: 1. Juli 2015 bis 31. Dezember 2016 zu 100 % steuerbefreit
1. Januar 2017 bis am 30. Juni 2017 zu 50 % steuerbefreit



Beilagen:

- Synopse des Nachtrags zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern