

**Interpellation Widmer-Wil (15 Mitunterzeichnende):****«Liberaler Klima- und Energiepolitik: moderne Bemessungsgrundlagen für Motorfahrzeugsteuern**

Der Kanton fördert seit dem Jahr 2009 emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinschreibung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die Einnahmeherausfälle von schätzungsweise 5 Mio. Franken je Jahr werden durch die Zunahme des Fahrzeugbestands und dessen Erträge in den kommenden Jahren voraussichtlich kompensiert. Der mittlere Steuerertrag wird aufgrund der Zunahme der steuerbefreiten Fahrzeuge längerfristig nur noch gering zunehmen. Andererseits steigen jedoch gemäss Strassenbauprogramm die erforderlichen Aufwendungen für den Strassenunterhalt, welche aus der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden, deutlich an.

Die Regierung wurde am 18. November 2018 mit der Gutheissung der Motion 42.18.17 «Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen» vom 22. August 2018 eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen bezüglich der Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen so anzupassen, dass langfristig die notwendigen Erträge der Motorfahrzeugsteuer sichergestellt werden können. Auf die Formulierung der Zielsetzung, gleichzeitig eine deutliche Minderung der Emissionen zu befördern, wurde verzichtet.

Die Strasseninfrastruktur des Kantons muss verursachergerecht und langfristig finanziert werden. Derzeit bildet das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs – unabhängig von der Fahrleistung – die Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer, da sich daraus die ungefähre Belastung für die Strassen ableitet. Darüber hinaus kann aber festgestellt werden, dass auch die Nutzerinnen und Nutzer von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur benötigen, und dass Stautunden unabhängig vom Antriebssystem einen hohen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen.

Mit Blick auf eine angestrebte Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beim motorisierten Individualverkehr könnten jedoch auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss eines Fahrzeugs oder die generelle Umweltbelastung als weitere Grundlagen zur Steuerbemessung beigezogen werden. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob ein geeigneter Systemwechsel möglich wäre, der alle Aspekte bestmöglich berücksichtigt, jedoch trotzdem keinen grossen bürokratischen Aufwand verursacht.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wieso wird die Motorfahrzeugsteuer im Kanton St.Gallen wie auch in anderen Kantonen und Nachbarländern nach dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge bemessen?
2. Welche anderen Formen der Bemessung der Motorfahrzeugsteuer sind der Regierung bekannt und wären aus ihrer Sicht sinnvoll anwendbar?
3. Ist die Regierung bereit, einen Systemwechsel der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen, bei welchem die Steuerbemessung sowohl nach der Belastung der Strassen als auch nach der Umweltbelastung eines Fahrzeugs erfolgt?
4. Wäre es möglich, einen Teil der Motorfahrzeugsteuer via eine Erhöhung der Treibstoff- bzw. Energiekosten umzulegen und so eine verbrauchsabhängige Komponente aufzunehmen?
5. Wie würde sich ein kompletter oder teilweiser Systemwechsel auf den Grundsatz auswirken, dass Steuern und Gebühren verfassungsmässig dem Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip entsprechen müssen?

6. Welche Auswirkungen hätte ein kompletter oder teilweiser Systemwechsel auf den mittleren Steuerertrag der Motorfahrzeugsteuer?
7. Lässt sich ein kompletter oder teilweiser Systemwechsel ohne grossen bürokratischen Aufwand umsetzen?»

23. April 2019

Widmer-Wil

Bartholet-Schwarzmann-Oberuzwil, Bartl-Widnau, Baumann-Flawil, Dobler-Oberuzwil, Frei-Rorschacherberg, Huber-Oberriet, Jäger-Vilters-Wangs, Müller-Lichtensteig, Noger-St.Gallen, Pool-Uznach, Raths-Thal, Schorer-St.Gallen, Stöckling-Rapperswil-Jona, Tinner-Wartau, Toldo-Sevelen