



Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission 40.24.03 / 22.24.04 «Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen» / «IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben»	Aline Tobler Geschäftsführerin Parlamentsdienste Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 37 05 Aline.Tobler@sg.ch
Termin	Mittwoch, 3. Juli 2024, 08.30 bis 11.45 Uhr	
Ort	St.Gallen, Regierungsgebäude, Kantonsratssaal	

St.Gallen, 12. August 2024

Kommissionspräsident

Adrian Gmür-Bütschwil-Ganterschwil

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Cornel Blöchliger-Eschenbach, Unternehmer
SVP	René Bühler-Schmerikon, Betriebsleiter
SVP	Bruno Dudli-Oberbüren, Transportversicherer
SVP	Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil, Maurer
SVP	Philipp Köppel-Gaiserwald, Unternehmer, Pilot
SP-GRÜNE-GLP	Peter Hüppi-Gommiswald, Gemeindepräsident
SP-GRÜNE-GLP	Andrin Monstein-St.Gallen, Nachhaltigkeitsmanager
SP-GRÜNE-GLP	Martin Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann, Betreiber Kleintheater
SP-GRÜNE-GLP	Anita Wyss-Vilters-Wangs, Geschäftsleiterin WWF Glarus
Die Mitte-EVP	Bruno Cozzio-Uzwil, Revierförster
Die Mitte-EVP	Adrian Gmür-Bütschwil-Ganterschwil, Rechtsanwalt, Kommissionspräsident
Die Mitte-EVP	Sandro Hess-Rebstein, Schulleiter
Die Mitte-EVP	Florin Scherrer-Gossau, Stadtrat, Raum- und Verkehrsplaner
FDP	Peter Nüesch-Diepoldsau, Meisterlandwirt
FDP	Thomas Toldo-Sevelen, Unternehmer

Von Seiten des Sicherheits- und Justizdepartementes

- Regierungsrat Christof Hartmann, Vorsteher
- Hansruedi Arta, Generalsekretär
- Daniel Rusch, Jurist

Von Seiten des Bau- und Umweltdepartementes

- Regierungspräsidentin Susanne Hartmann, Vorsteherin
- Marcel John, Kantonsingenieur

Weitere Teilnehmende

- Martin Gähwiler, Bauherren Boutique GmbH

Geschäftsführung / Protokoll

- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste
- Matthias Renn, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste

Bemerkungen

- Die Kommissionsmitglieder finden die Sitzungsunterlagen in der Sitzungsapp¹.
- Erlasse sind in elektronischer Form der Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen² sowie der systematischen Rechtssammlung des Bundes³ zu entnehmen.

Traktanden

1	Begrüssung und Information	3
2	Fachreferat	4
3	Inhalt gemäss Botschaft	4
4	Allgemeine Diskussion	7
5	Spezialdiskussion	10
5.1	Beratung Bericht und Botschaft	10
5.2	Beratung Entwurf	11
5.3	Aufträge	23
5.4	Rückkommen	23
6	Gesamtabstimmung	23
7	Abschluss der Sitzung	23
7.1	Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters	23
7.2	Medienorientierung	23
7.3	Verschiedenes	24

¹ <https://sitzen.sg.ch/kr/committees/2>

² <https://www.gesetzessammlung.sg.ch>

³ <https://www.admin.ch>

1 Begrüssung und Information

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungspräsidentin Susanne Hartmann, Vorsteherin Bau- und Umweltdepartement;
- Regierungsrat Christof Hartmann, Vorsteher Sicherheits- und Justizdepartement;
- Hansruedi Arta, Generalsekretär, Sicherheits- und Justizdepartement
- Daniel Rusch, Jurist, Sicherheits- und Justizdepartement;
- Marcel John, Kantonsingenieur, Bau- und Umweltdepartement;
- Martin Gähwiler, Bauherren Boutique GmbH;
- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste;
- Matthias Renn, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste.

Seit der Kommissionsbestellung in der Sommersession nahm die Kantonsratspräsidentin keine Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor.

Für die heutige Sitzung hat sich niemand entschuldigt. Ich stelle fest, dass die vorberatende Kommission beratungsfähig ist.

Ich bitte Sie, Ihre Interessenbindungen offenzulegen.

Toldo-Sevelen legt seine Interessen offen als Mitinhaber einer Strassen- und Tiefbauunternehmung und Präsident des kantonalen Baumeisterverbands.

Kommissionspräsident: Wir behandeln Bericht sowie Botschaft und Entwurf der Regierung zu «Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen» / «IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben» vom 23. April 2024. Dieses Geschäft geht auf vier Motionen zurück, welche sich thematisch mit der Strassenfinanzierung befassen. Zudem wurde die Regierung im Rahmen der Beratung des 18. Strassenbauprogramms eingeladen, die Notwendigkeit und Höhe der verschiedenen Finanzierungsgefässe zu prüfen und ein Finanzierungsmodell für den Strassenfonds vorzulegen.

Bericht und Botschaft wurden in der vorliegenden Vorlage nicht strikte auseinandergehalten, was meines Erachtens auch kaum sinnvoll möglich gewesen wäre. Ich schlage Ihnen daher vor, die Beratung des vorliegenden Geschäfts ebenfalls nicht nach Bericht und Botschaft zu trennen.

Der vorberatenden Kommission wurden nach der Zustellung der Einladung zusätzliche Unterlagen verteilt bzw. zugestellt:

- Fragen SP-Grüne-GLP-Delegation und Antworten BUD;
- Fragen Mitte-EVP-Delegation und Antworten BUD.

Ich weise darauf hin, dass die Beratung elektronisch aufgezeichnet wird, was der Geschäftsführung die Fertigstellung des Protokolls erleichtert. Deshalb bitte ich Sie, nur zu sprechen, wenn ich Ihnen mit Ihrem politischen Namen das Wort erteile. Die Geschäftsführung dankt für die Abgabe der Manuskripte insbesondere zur allgemeinen Diskussion. Für das Protokoll gilt das gesprochene Wort. Eine weitere Information, vor allem als Hinweis für die Mitglieder, die zum ersten Mal in einer vorberatenden Kommission mitwirken: Sowohl die Kommissionsberatungen nach Art. 59 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) als auch das Kommissionsprotokoll nach Art. 67 GeschKR sind vertraulich. Erst mit der Rechtsgültigkeit rechtsetzender Erlasse, nach Ablauf der Referendumsfrist, entfällt die Vertraulichkeit. Zu Beginn wird Martin Gähwiler, Bauherren Boutique GmbH, aus fachlicher Sicht in die neue Strassenfinanzierung einführen. Er hat die Regierung bei der Erarbeitung der Grundlagen für

die vorliegende Botschaft begleitet. Wie Sie der Einladung entnommen haben, wird er uns während des ganzen Sitzungstages begleiten und die Sitzung nicht wie üblich nach dem Fachreferat verlassen. Ich habe grosses Vertrauen in die Fachkompetenz der Regierung und der Mitarbeitenden der Departemente. Ich kann mir allerdings vorstellen, dass in diesem Geschäft ganz spezifische fachliche oder technische Fragen auftauchen könnten, deren Beantwortung allenfalls nicht ganz einfach ist, oder welche eine Rückfrage beim Fachspezialisten erfordern würden. Aus diesem Grund habe ich dem Wunsch der Regierung entsprochen, dass Herr Gähwiler der ganzen Sitzung beiwohnt. Bei mir ist bislang auch kein entsprechender Widerspruch eingegangen, sodass ich von Ihrer Zustimmung ausgehe.

Nach dem Einführungsreferat werden Regierungspräsidentin Susanne Hartmann und Regierungsrat Christof Hartmann die Vorlage vorstellen.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2 Fachreferat

Martin Gähwiler: Ausführungen gemäss Präsentation Folie 1–29 (Beilage 4).

3 Inhalt gemäss Botschaft

Regierungspräsidentin Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation Folie 30–32 (Beilage 4).

Regierungsrat Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation Folie 33–35 (Beilage 4).

Fragen:

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann zu Folie 25: Wie ist der Betrag von Fr. 1.27 je Kilowatt Leistung entstanden? Wurde einfach das Gewicht von Fr. 260.– je tausend Kilogramm Gesamtgewicht auf Fr. 182.– festgelegt und für den Rest ein Durchschnitt berechnet, um wieder den gleichen Ertrag zu erhalten? Ich besitze ein Elektrofahrzeug der Kategorie A.

Martin Gähwiler: 70 Prozent von Fr. 260.– ergeben Fr. 182.– und der Rest sind die 30 Prozent von Fr. 260.–, die wir den PS zuordnen müssen. Das geschah auf der Basis der aktuell eingelösten Fahrzeuge im Kanton St.Gallen per 30. September 2022 (siehe Bericht S. 48). Aktuell wiegt ein durchschnittlicher Personenwagen 1'999 Kilogramm mit 123,2 Kilowatt. Aufgrund dessen wurde dies in die neue Besteuerung hergeleitet. Die Gesamtheit der Personenwagen bezahlt gleich viel, aber je nachdem, wie viel Gewicht oder PS vorliegen, zahle ich als Einzelnutzer nicht gleich viel.

Dudli-Oberbüren: Die Besteuerung des Bundes erfolgt derzeit ausschliesslich über die Mineralölsteuer, -zuschläge sowie die Autobahnvignette. Das betrifft lediglich die Verbrennerfahrzeuge. Sie haben angetönt, dass sich auf Bundesebene etwas tut. Weiss man bereits, in welche Richtung es gehen wird?

Martin Gähwiler: Öffentlich verfügbar ist der Beschluss, dass man bei den Verbrennungsfahrzeugen auf der jetzigen Mineralölsteuer bleibt. Bei den Elektrofahrzeugen muss noch etwas gefunden werden.

Marcel John: Bei der Versammlung der Kantonsingenieurinnen und -ingenieure im Frühling wurden wir vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) direkt informiert. Sie unterstehen dem Kommissionsgeheimnis, weshalb ich ankünden kann, dass das ASTRA festgestellt hat, dass es bei den Elektrofahrzeugen nicht so einfach ist, eine leistungsabhängige Steuer zu erheben, da die meisten Fahrzeughalter nicht an den öffentlichen Ladestationen, sondern privat zu Hause

Strom beziehen. Das bedeutet, dass das ASTRA auf die Fahrzeugdaten oder die Ladestationen zu Hause Zugriff erhalten müsste. Ansonsten ist keine vernünftige Leistungsbesteuerung der Elektrofahrzeuge möglich. Es ist in Prüfung, wie man das umsetzen will. Es wird aber noch länger dauern, bis wir eine adäquate Elektrofahrzeugbesteuerung beim Bund einrichten können.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Es wurden die Gewichtungen bezüglich Sicherheit, Ausstoss usw. angesprochen. Aus meiner Sicht fehlt das Gewicht des Fahrzeugs betreffend Lärmschutz. Ich mache die Erfahrung, dass die lautesten Autos auf einer 80er-Strecke die schweren Teslas sind. Sie sind einiges lauter als Benziner. Ich gehe davon aus, dass Lärmschutzwände bei der Finanzierung auch zu den Strassen gehören. Das Gewicht ist zentral für eine Besteuerung. Auch in Bezug auf die Unfallverursachung ist ein schwereres Fahrzeug gefährlicher. Warum fehlt dieser Aspekt?

Ich stelle immer wieder fest, dass viele Kleinfirmen einen Stapler besitzen, der sich kaum auf der Strasse befindet, aber aufgrund der Versicherung eingelöst werden muss. Wäre es künftig möglich, diese ganz von der Steuer zu befreien?

Martin Gähwiler: Die Besteuerung von Lärm wurde geprüft. Man kam zum Schluss, dass, wenn man das machen möchte, die Herausforderung darin besteht, dass die Lärmemission einerseits davon abhängt, wie man mit dem Fahrzeug fährt (hoch- oder niedertourig). Andererseits spielen beim Abrollgeräusch und dem Gewicht auch die Witterung sowie die Pneus eine Rolle. Es handelt sich um viele Faktoren, die nirgends erfasst werden, die das Strassenverkehrsamt nicht besteuern kann. Somit ist eine Besteuerung aufgrund des Lärms eigentlich nicht praktikierbar, auch wenn man diesen gerne berücksichtigen würde.

Bei den Staplern ist keine Änderung vorgesehen. Einzig bei den Personenwagen und den Motorrädern ist das zusätzliche Element der Leistungsbesteuerung enthalten.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Ab 30 km/h hört man lediglich das Rollgeräusch, welches lediglich vom Gewicht des Fahrzeugs abhängig ist. Wenn jemand stark Gas gibt, hört man das nur kurzfristig. Ich meine das andauernde Rollgeräusch. Wir haben wirklich auch auf den Autobahnen ein grosses Problem. In Niederuzwil sind keine Lärmschutzwände möglich, weil evtl. noch eine dritte Spur gebaut wird. Wir müssen vor allem ausserorts auf Kantonsstrassen nach dem Gewicht gehen.

Regierungsrat Hartmann: Beim Stapler erhält man eine Ermässigung auf einen Achtel der einfachen Steuer. Hier wurde dies nicht berücksichtigt.

Wyss-Vilters-Wangs: Mich erstaunt, dass der finanzielle Anreiz scheinbar wenig Auswirkungen auf den Kauf eines Elektrofahrzeugs hat. Worauf basiert diese Aussage? Handelt es sich um eine Feststellung aufgrund von Erfahrungswerten?

Martin Gähwiler: Diese Aussage ist gestützt auf empirische Betrachtungen, es liegt kaum Studienmaterial dazu vor. Wenn man den Kanton St.Gallen mit einer 100-prozentigen Steuerbefreiung während den ersten vier Jahren und anschliessend mit 50 Prozent mit anderen Kantonen ohne Steuerbefreiungen vergleicht, stellt man nicht fest, dass der Kanton St.Gallen über mehr Elektrofahrzeuge verfügt. Es sind sogar leicht weniger als z.B. in den Kantone SZ oder AI. Gemäss Studien hat es einen grösseren Effekt, wenn man den Kauf eines Fahrzeugs mit bspw. Fr. 5'000.– Rabatt subventioniert. In Deutschland wurden viele Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge gekauft, welche gefördert wurden. Im Bericht wird erwähnt, dass man davon absehen möchte. Einerseits würden dadurch Mitnahmeeffekte entstehen, dass jemand, der sowieso ein neues Auto kaufen würde, eine Vergünstigung erhält, andererseits wird das Auto an und für sich subventioniert. Man positioniert sich als öffentliche Hand. Die Unterstützung des Autofahrens ist entgegen der Strategie, dass man die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der Velos fördern

möchte. Aus diesem Grund hat man davon abgesehen, obwohl man damit eine grössere Wirkung erzielen würde. Einmalfinanzierungen bringen aber mehr als eine Reduktion der Besteuerung, weil selten jemand die Lebenszyklusbetrachtung eines Fahrzeugs vornimmt. Es handelt sich oft um eine emotionale Entscheidung, ausser bei den Nutzfahrzeugen.

Köppel-Gaiserwald zur Problematik betreffend die Wechselnummern: Im Kanton St.Gallen gibt es sehr viele Fahrzeughalter mit Wechselnummern, dazu gehören auch Oldtimer. Wenn jemand bei seinem Fahrzeug für den täglichen Gebrauch die Energieetikette A hat und nebenbei noch einen amerikanischen Oldtimer, zahlt man bei der Wechselnummer für das teurere Auto. Diese Problematik sollte man genauer betrachten, denn dieser amerikanische Oldtimer wird nur sehr selten gefahren und wird dafür bestraft.

Martin Gähwiler: Auch in diesem Bereich ist keine Änderung vorgesehen, weil man nicht weiss, wie viel jemand mit dem jeweiligen Fahrzeug herumfährt. Man kann nicht neutral erfassen, ob der Oldtimer in der Garage steht oder herumfährt.

Köppel-Gaiserwald: Ihre Antwort zeigt mir, dass hier wirklich eine grosse Problematik vorliegt. Diese Besteuerung kann so in meinen Augen nicht gerecht sein.

Hans-Rudolf Arta: Die Aussage von Köppel-Gaiserwald ist korrekt, man bezahlt für das teurere Fahrzeug das Wechselschild und darf es dann auch für das Energieeffiziente nutzen. In den Projektarbeiten wurde dieses Thema kurz gestreift. Dabei stellte man fest, dass man nicht herausfinden kann, wer wann mit welchen Fahrzeugen fährt, deshalb lässt sich das nicht besteuern. Es ist faktisch nicht möglich, festzustellen, ob jemand seinen Oldtimer 20-mal im Jahr sonntags für eine kurze Strecke nutzt oder täglich eine längere Ausfahrt macht. Wir haben keinen Zugriff auf die Fahrzeugdaten und entsprechend auf die Nutzungsdaten. Eine Alternative wäre, dass man den Oldtimer separat während des Sommers einlöst und über den Winter das Kontrollschild wieder deponiert. Jedoch ist das Einlösen von zwei Fahrzeugen nicht unbedingt die günstigere Variante.

Blöchliger-Eschenbach: Haben Sie den Input der produzierenden Industrie, welche diese Fahrzeuge herstellt, auch berücksichtigt? Ich habe dazu Informationen, dass z.B. bei der Produktion von Personenwagen das Ziel ist, dass die meisten Hersteller bis ins Jahr 2030 von den Verbrennermotoren zu 100 Prozent zu Elektrofahrzeugen wechseln. Bei den Lastwagen soll es je nach Hersteller ein Anteil von 40–60 Prozent an Elektrofahrzeugen bis ins Jahr 2030 sein. Wurde das im neuen Vorschlag berücksichtigt?

Martin Gähwiler: Die Prognosen für die Geschwindigkeit der Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben sind abgestützt auf Studien, die auch der Bund verwendet. Diese berücksichtigen schlussendlich auch die Strategien der Motorfahrzeughersteller. Das gesamte Besteuerungssystem ist so ausgerichtet, dass es auch funktioniert, wenn 100 Prozent der Fahrzeuge elektrisch sind. Auch Elektrofahrzeuge besitzen Gewicht und PS, was einen Einfluss auf das Anreizsystem hat. Die Energieetikette läuft parallel zum Fahrzeugpark, welchen die Industrie anbietet. Vor zehn Jahren waren die Elektrofahrzeuge noch in der Kategorie A der Energieeffizienz und jetzt bestehen bereits Kategorien von A bis D.

Gählinger-Niederhelfenschwil: Warum kann man nicht auch ein drittes Fahrzeug auf Wechselnummer einlösen? Das wäre effizient. Ich besitze einen Lieferwagen und ein älteres Privatauto, vielfach fahre ich mit dem schweren Lieferwagen, obwohl dies nicht nötig wäre. Für Kleinbetriebe würde es Sinn machen, wenn man wechseln könnte, um, wann immer möglich, mit dem leichtesten Fahrzeug zu fahren. Damit wären die Umwelt wie auch das Portemonnaie am besten geschont.

Hans-Rudolf Arta: Meines Wissens dürfen Sie so viele Fahrzeuge auf ein Wechselschild einlösen, wie Sie wollen. Firmen machen das auch. Sie dürfen einfach nur mit der gleichen Nummer mit einem Fahrzeug gleichzeitig fahren. Gemäss Art. 13 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70, abgekürzt SVAG) gilt die Steuer des am höchsten veranlagten Fahrzeugs für alle Fahrzeuge, die mit dem gleichen Wechselschild zum Verkehr zugelassen werden.

Nachtrag am Schluss der Sitzung: Der Leiter des Strassenverkehrsamtes teilte mir soeben mit, dass im Normalfall auf das gleiche Wechselschild lediglich zwei Fahrzeuge der gleichen Kategorie eingelöst werden können. In meiner Aussage im ersten Teil unserer Sitzung habe ich mich wirklich auf das kantonale Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG) beschränkt, wo es heisst, dass das Wechselschild für alle Fahrzeuge der gleichen Kategorie gilt. Ich habe nach der Antwort des Leiters des Strassenverkehrsamtes noch im Bundesrecht nachgelesen. Dort heisst es in der Versicherungsverordnung zu den Wechselkontrollschildern in Art. 13 der Verkehrsversicherungsverordnung (SR 741.31; abgekürzt VVV): «Ein Wechselschild oder Wechselschilderpaar wird nur für Fahrzeuge desselben Halters mit Standort im gleichen Kanton abgegeben. Wechselschilder werden für höchstens zwei Fahrzeuge erteilt.» Ich bitte Sie, um Nachsicht für meine falsche Auskunft. Ausnahmen werden bei Veteranenfahrzeugen gemacht. Dort sind auf das gleiche Wechselschild mehrere Veteranenfahrzeuge zugelassen.

4 Allgemeine Diskussion

SVP-Delegation

Dudli-Oberbüren (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Der nun zu behandelnde Gesetzesnachtrag wurde durch diverse Motionen und Anträge lanciert. Diese zielen insbesondere darauf ab, das Verursacher- und Nutzniesserprinzip zu stärken und den finanziellen Handlungsspielraum langfristig sicherzustellen.

Wir gehen mit der Regierung absolut konform, ein stabiles System auszuarbeiten, welches technologie-neutral hinreichend Einnahmen generiert, um den Ausbau, Erhalt und Betrieb des Strassennetzes finanzieren zu können.

Der Handlungsbedarf ist hausgemacht, werden doch aktuell insbesondere Elektrofahrzeuge von den Strassenverkehrsabgaben befristet befreit und unbefristet rabattiert. Insbesondere infolge zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeuge würden sich die Einnahmen bei unveränderter Fortschreitung des bestehenden Anreizsystems reduzieren, was nicht nur die Neubauprojekte, sondern insbesondere den Unterhalt gefährdet. Das Steuersystem muss aber verursachergerecht und somit auch technologie-neutral sein.

Der Bund besteuert aktuell insbesondere die effektive Fahrleistung bzw. den effektiven Verbrauch über die Mineralölsteuer samt Mineralölzuschlägen sowie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass bis zu zwei Drittel des Reinertrags der LSVA in den Bahninfrastrukturfonds fliessen. Abgesehen von den LSVA-pflichtigen Fahrzeugen beschränkt der Bund damit die Besteuerung der Fahrleistung auf Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren. Oder anders ausgedrückt: Alle anderen Antriebsarten sind mit Ausnahme der LSVA des Schwerverkehrs von Bundessteuern befreit. Das ist eine Privilegierung sondergleichen. Man kann nun argumentieren, der Bund besteuert damit die potenziellen Umweltbelastungen durch die Besteuerung des effektiven Verbrauchs fossiler Energie. Aber es seien auch die potenziellen Umweltbelastungen anderer Antriebsarten in Erinnerung gerufen. Batterieentsorgung, radioaktive Verstrahlung sowie das Notkraftwerk Birr auf fossiler Basis seien nur ein paar Stichworte.

Wir kommen also nicht darum herum, wirklich technologie-neutral zu agieren. Da drängen sich für die Berechnung der Strassenverkehrsabgaben harte Fakten wie das Fahrzeuggewicht geradezu auf. Ideologische Extrawürste haben keinen Platz, denn wir müssen uns immer bewusst sein, wofür die Mittel der Strassenverkehrsabgaben eingesetzt werden, wer bzw. was der Verursacher ist und wer aus sachlicher Sicht Nutzniesser sein soll.

FDP-Delegation

Toldo-Sevelen (im Namen der FDP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

«Was lange währt, wird endlich gut», das Zitat von Ovid, einem römischen Epiker, trifft nach unserem Empfinden präzise auf diese Vorlage zu. Der Bericht verschafft einen sehr guten Überblick über die Themenbereiche Mittelgenerierung, Mittelverwendung und mögliche Handlungsoptionen. Wir attestieren einen fundierten Aufbau der Vorlage und können die sachlich dargelegten Überlegungen nachvollziehen. Die FDP-Delegation wertet positiv, dass:

- neu die Personenschädigung als Kriterium aufgenommen und abgeleitet ein Finanzierungsteiler mit 70 Prozent Gewicht und 30 Prozent Leistung gewählt wurde;
- das Anreizsystem technologieneutral ausgestaltet und keine finanziellen Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung haben wird;
- Motorfahrzeuge mit alternativen Antrieben einen grösseren Beitrag zur Strassenfinanzierung oder -sicherheit leisten, als sie dies heute tun.

Eher kritisch sehen wir die Annahme des Realisierungsgrads von nur 30 Prozent bei Grossprojekten und die damit verbundene Balance zwischen Mittelgenerierung und Mittelverwendung, wobei wir zur Kenntnis genommen haben, dass gemäss Bericht die Mittel selbst bei einem Realisierungsgrad von 100 Prozent mit den entsprechenden Steuerungsmöglichkeiten ausreichen müssten. Die Zukunft wird uns die Wahrheit zeigen. Kritisch sehen wir auch die Sinnhaftigkeit eines Anreizsystems, welches weder einen Einfluss auf den Mittelbedarf noch auf einen Kaufentscheid ausüben, jedoch umfangreiche und komplexe Rechenoperationen bzw. einen Aufwand nach sich ziehen wird.

SP-GRÜNE-GLP-Delegation

Hüppi-Gommiswald (im Namen der SP-GRÜNE-GLP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Der Auftrag aus der überwiesenen Motion aus dem Jahr 2018 und weitere Aufträge, die Strassenfinanzierung einer Gesamtperspektive zu unterziehen unter Berücksichtigung der Finanzierung von grossen Strassenbauvorhaben sowie der Entwicklung im Bereich der Elektrofahrzeuge erachten wir mit diesem Bericht und der Botschaft als erfüllt.

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, dass bereits in einer frühen Phase zur beabsichtigten Stossrichtung Stellung bezogen werden konnte und entsprechend eine Vernehmlassung durchgeführt wurde.

Der Strassenverkehr soll seine direkten und indirekten Kosten decken. Diese Kosten sollen möglichst verursachergerecht bezahlt werden. Aus der vorgelegten Gesetzesanpassung zur Strassenverkehrsabgabe werden die Kosten für die Kantonsstrassen, verkehrspolizeiliche Aufgaben, werkgebundene und pauschale Beiträge an die Gemeinden bezahlt. Zudem soll auch das Potenzial für Personenschädigungen verstärkt berücksichtigt werden.

Wir halten jedoch – im Bewusstsein, dass dies nicht ganz einfach ist – auch fest, dass externe Kosten für Luftverschmutzung, CO₂-Belastung, Stau, Gesundheitskosten infolge Lärm und Unfälle sowie Gebäudeschäden nicht oder zu knapp berücksichtigt wurden.

Zudem ist festzuhalten, dass bei immer mehr neuen Strassen ein immer höherer Mittelbedarf generiert wird. Die Kosten für Erstellung und vor allem für den zukünftigen Unterhalt steigen immer mehr und es stellt sich die Frage, wie lange der Kanton St.Gallen und die Bevölkerung diese steigenden Kosten finanzieren können und wollen. Auch fallen immer mehr Landwirtschaftsflächen Verkehrserschliessungen zum Opfer.

Trotzdem unterstützen wir den gewählten Ansatz einer gewichts- und leistungsabhängigen Besteuerung von Motorfahrzeugen und erachten dies als zielführend. Wir begrüssen den Vorschlag, dass für die Bemessung der Strassenverkehrsabgabe bei Personenwagen und Motorrädern in Zukunft der Schlüssel «70 Prozent Gesamtgewicht, 30 Prozent Leistung» zum Tragen kommt. Die Begründung, dass schwere Fahrzeuge die Strassen stärker belasten als leichte, ist stichhaltig. Die Schwere der Unfälle hingegen ist gemäss vielen Studien stärker von der Ge-

schwindigkeit als vom Gewicht abhängig. Tiefe Geschwindigkeiten sind daher ein zentrales Element und bewirken wesentlich weniger schwere Unfälle. Insbesondere weisen wir auf Tempo-30-Zonen innerhalb von Wohngebieten hin.

Das vorgeschlagene Anreizsystem erachten wir als einfach und transparent. Und doch fragen wir uns, ob der Systemwechsel von der limitierten Steuerbefreiung von emissionsarmen Motorfahrzeugen zu einem Bonus-Malus-System nicht allenfalls zu früh erfolgt? Aus diesem Grund haben wir im Vorfeld dieser vorberatenden Kommission Fragen zur Entwicklung der immatrikulierten, emissionsarmen und elektrisch betriebenen Fahrzeuge im Kanton St.Gallen eingereicht. Bereits in der Vernehmlassung haben wir darauf hingewiesen, dass beim Neukauf eines Personewagens nur jene Fahrzeuge mit der besten dann zur Verfügung stehenden Energieeffizienz Anspruch auf einen Bonus haben sollten, da die Lebensdauer eines Fahrzeuges rund 15 Jahre beträgt und die Technik sich schnell weiterentwickelt, so dass immer energieeffizientere Fahrzeuge auf den Markt kommen. Es macht daher wenig Sinn, Fahrzeuge mit nur einer halbwegs guten Energieeffizienz zu bevorzugen.

Grundsätzlich stehen wir hinter dem Bonus-/Malus-System für die Energieeffizienz. Es ist jedoch zu überprüfen, ob allenfalls nur Fahrzeuge mit Energieeffizienz A einen Bonus erhalten sollten. Im Gegenzug soll der Umbau zu einer möglichst effizienten Fahrzeugflotte schnell und zielführend unterstützt werden. Darum schlagen wir vor, ein abgestuftes Malus-System für die schlechtesten drei Energieklassen zu prüfen.

Personen, welche ein neues Auto kaufen und dabei überhaupt nicht auf die Effizienz achten, sollen auch höhere Verkehrsabgaben bezahlen müssen. Zudem lohnt es sich, dadurch alte und ineffiziente Fahrzeuge schneller aus dem Verkehr zu nehmen, was den Umbau zu einer effizienten Fahrzeugflotte stark beschleunigen würde.

Mitte-EVP-Delegation

Scherrer-Gossau (im Namen der Mitte-EVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir begrüßen die Vorlage, zumal der Strassenunterhalt und somit die einhergehende Finanzierung ohnehin eine zwingende Aufgabe darstellt und nicht verhandelbar ist. Mit der grundsätzlichen Stossrichtung des Berichts sowie der Botschaft der Regierung sind wir zufrieden. Im Rahmen der Spezialdiskussion werden wir verschiedene Fragen stellen und uns in der Diskussion teils kritisch einbringen, insbesondere wenn es das Anreizsystem betrifft. Einerseits erkennen wir das damit verfolgte Ziel. Wir stellen uns ganz klar hinter das Ziel betreffend Nachhaltigkeit und Ökologie im Kanton St.Gallen. Andererseits dürfen die Gelder im Strassenverkehrsfonds auch zukünftig nicht zweckentfremdet werden. Das Hauptziel ist es, den Bau und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes mit dem Fonds langfristig sicherstellen zu können. Dieses Ziel gilt es konsequent im Auge zu behalten. Dem vorliegenden Vorschlag der Regierung betreffend des Anreizsystems können wir uns anschliessen.

Regierungspräsidentin Hartmann: «Was lange währt, wird endlich gut» – diese Aussage von Toldo-Sevelen habe ich gerne gehört. Wir hatten wirklich das Gefühl, dass es sich hier um eine gut austarierte Vorlage handelt. Dies zeigte auch die Vernehmlassung. Es gab keine grossen Kritikpunkte, weder von Links noch Rechts. Wichtig ist, dass wir jetzt gespürt haben, dass der Grundsatz «Gewicht / Leistung» von allen Parteien so ästimiert wird. Auch die Personenschäden sind für uns ein wichtiges Element, das hier mit einbezogen werden muss, denn je schwerer und grösser ein Auto, umso schwerer sind auch die entsprechenden Personenschäden. Eher kritisch wurde die Annahme von 30 Prozent beurteilt. Es handelt sich dabei um eine Annahme, aber mit unseren Steuerungsmechanismen werden wir auch bei 100 Prozent diese Mittel generieren können, die benötigt werden.

Ob das Bonus-/Malussystem zu früh kommt, haben wir auch im Lenkungsausschuss intensiv diskutiert. Vielleicht mag es etwas zu früh sein, aber es handelt sich trotzdem um den richtigen Zeitpunkt, um das jetzt so in Kraft setzen zu können. Das Anreizsystem wird noch diskutiert, dazu bin ich auf Ihre Rückmeldungen gespannt.

Regierungsrat Hartmann: Ich habe keine fundamentale Opposition vernommen. Zur einen oder anderen Wortwahl werden noch Diskussionen erfolgen. Seitens SVP-Delegation möchte man mehr nach Gewicht besteuern. Wichtig ist, die Vorlage ist technologie- sowie ideologieneutral. Einzelheiten zur Ausgestaltung des Bonus-/Malus-Systems erfolgen in der Spezialdiskussion.

5 Spezialdiskussion

5.1 Beratung Bericht und Botschaft

Abschnitt 5.7.5 (Zusätzliche Prämie beim Kauf von energieeffizienten Fahrzeugen)

Cozzio-Uzwil zur Ladeinfrastruktur: Wir haben vorhin darüber diskutiert, dass der Autokauf stagniert. Ich bin sehr davon überzeugt, dass dies auch mit dem Mangel an Ladeinfrastruktur zusammenhängt, z.B. in Mehrfamilien- oder Parkhäusern. War dies innerhalb der Diskussionen zu dieser Vorlage auch ein Thema? Besteht in diesem Gesetz oder in anderer Form die Möglichkeit, die Ladeinfrastruktur zu fördern?

Regierungspräsidentin Hartmann: Das wurde nicht im Lenkungsausschuss diskutiert bzw. nur ganz am Rande. Im Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) wollten wir, dass es beim Neubau von Mehrfamilienhäusern obligatorisch ist, eine Grundinfrastruktur für Elektroladestationen vorzusehen. Dieser Antrag wurde durch den Kantonsrat abgelehnt. Wir haben neu im Energieförderprogramm bei bestehenden Parkgaragen von Mehrfamilienhäusern das Förderprogramm für Elektroladestationen, wenn diese aus erneuerbarer Energie gespeist werden. Die Nachfrage ist sehr hoch. In der Regierung wurde dazu ein Vorstoss bearbeitet, bei dem wir prüfen, ob es allenfalls weitere Fördermöglichkeiten für Elektroladestationen gibt. Nicht alle Mitglieder der Regierung möchten Ladestationen aus Steuergeldern finanzieren. Die Regierung wird sich dazu weitere Überlegungen machen und die Entwicklung weiterhin intensiv verfolgen. Ein Thema, warum die Zunahme der Elektrofahrzeuge im Kanton stagniert, ist sicher auch darauf zurückzuführen, dass sich die Infrastruktur aktuell noch nicht dort befindet, wo sie sein müsste, vor allem für Personen, die in einer Mietwohnung wohnen.

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Die Begründung in diesem Abschnitt, dass wenn man Elektrofahrzeuge seitens der öffentlichen Hand stärker pushen würde, dies zu Fehlanreizen führen könnte, da Personen vom öffentlichen Verkehr wieder auf das Auto umsteigen könnten, ist für mich nicht ganz klar. Einmalprämien könnten zu unerwünschten Mitnahmeeffekten führen für Menschen, die sowieso etwas Neues kaufen möchten. Es handelt sich hier um eine schwache Begründung bzw. eine versteckte Sparmassnahme. Für mich ist die Regierung der Meinung, dass die Elektrifizierung sowieso kommt, das müsse man nicht noch speziell fördern.

Regierungspräsidentin Hartmann: Diese Thematik wurde in verschiedenen Bereichen des Energiekonzepts immer wieder diskutiert. Wir sind der Meinung, dass man die Elektroautos nicht fördern muss. Der Kanton Thurgau machte dies eine gewisse Zeit lang. Auch Norwegen machte es und die Anzahl an Elektrofahrzeugen stieg entsprechend massiv an. Dabei spielte aber auch der Mitnahmeeffekt. Oft wurde ein Elektrofahrzeug als Zweitauto gekauft, weil dieser Anreiz bestand. Aus all diesen Überlegungen ist die Regierung bis anhin der Auffassung, dass man Elektrofahrzeuge nicht direkt mit einer Fahrzeugprämie subventionieren sollte.

Regierungsrat Hartmann: Bis vor kurzem war es sogar so, dass der Bund bei Elektrofahrzeugen auf die Importsteuer verzichtete, was aber auch nicht zum erwünschten Effekt führte.

Abschnitt 7.8 (Alternative Finanzierungsmöglichkeiten Verkehrspolizeiliche Aufgaben und Beiträge an Gemeinden und deren Konsequenzen)

Cozzio-Uzwil: Sind bei den Gedanken zu den benötigten Mitteln für Unterhalt und Instandstellung auch mögliche Ereignisse eingeflossen? Es ist mir klar, dass diese sehr schwer zu berechnen sind. Man kann solche Ereignisse nicht voraussehen, trotzdem passieren sie vermehrt. Ich sehe das speziell bei den Waldstrassen, aber es gibt diese auch im grösseren Rahmen, wo es wirklich Geld kostet.

Marcel John: Beim Unterhalt der Kantonsstrassen haben wir darauf verzichtet, weil die einzelnen Ereignisse sehr schwer planbar bzw. auch nicht vorhersehbar sind. Wir haben aber auch keine allgemeine Feststellung, dass dort in der Vergangenheit die Ereignisbewältigung massiv zugenommen hätte, deshalb hat man das so belassen. Bei den werkgebundenen Beiträgen an die Gemeinden stellt sich diese Frage wirklich, wo wir für solche Ereignisfälle an die Gemeindestrassen einen Betrag ausrichten – darüber wurde sehr wohl diskutiert. Dazu haben wir vor rund zwei Generationen im Agglomerationsprogramm diesen Beitrag massiv aufgestockt und verdoppelt. Dies in der Meinung, dass die Gemeinden auch aus dem Agglomerationsprogramm mehr Bedarf an werkgebundenen Beiträgen haben. Dies traf aber nicht zu. Dies wird im Strassenbauprogramm dementsprechend begründet. Wir haben nur die Hälfte aus dem Topf der werkgebundenen Beiträge gebraucht, haben aber den Betrag für das 18. Strassenbauprogramm auf der gleichen Höhe belassen, unter anderem aufgrund der Möglichkeit, dass Ereignisse in Zukunft auf Gemeindestrassen, die oft auch exponierter sind als Kantonsstrassen, zunehmen könnten. Wir sind der Meinung, dass dies vorläufig ausreichend ist. Es könnte aber sein, dass, wenn es zu ganz extremen Ereignissen kommen sollte, man beim nächsten Strassenbauprogramm mehr für die werkgebundenen Beiträge einstellen müsste.

Abschnitt 9.1 (Grundbesteuerung)

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Unsere Strassen werden immer stärker belastet und gehen auch viel schneller kaputt, vor allem aufgrund des Schwerverkehrs. Interessant ist: Wir hatten früher die Gewichtsbesteuerung. Die PWs liegen mittlerweile bei einem Durchschnitt von fast zwei Tonnen. Sie wurden viel schwerer, obwohl man heute viel bessere Materialien zur Verarbeitung zur Verfügung hat. Die Autos wurden generell grösser, natürlich auch luxuriöser beim Interieur und bedeutend schwerer. Interessant ist, dass wir das mit der neuen Besteuerung eher kontraproduktiv bewerten, was dazu führen wird, dass die Fahrzeuge noch schwerer werden. Das erscheint mir nicht ganz richtig, auch hinsichtlich der Strassenbelastung, denn diese wird weiterhin zunehmen, was auch zu höheren Kosten führen wird. Und dies, obwohl die Strassenfinanzierung bereits jetzt ein Problem darstellt.

Martin Gähwiler: Eine kurze Erläuterung, um Missverständnisse zu vermeiden: Bei den zwei Tonnen handelt es sich um das Gesamtgewicht der PWs einschliesslich der Insassen und Zuladungen.

5.2 Beratung Entwurf

Art. 10 (Steuerbemessungsgrundlage)

Dudli-Oberbüren: Ich beantrage, im Namen der SVP-Delegation, Art. 10 Abs. 1 wie folgt zu formulieren:

«Die Steuer für Personenwagen und Motorräder wird nach dem Gesamtgewicht ~~und der Leistung~~ des Fahrzeugs bemessen »

Wir sind uns bewusst, dass die Besteuerung derzeit ausschliesslich auf dem Gewicht basiert, dies mit wenigen Nuancen. Gemäss Botschaft und Entwurf wird neu vorgeschlagen, dass nicht

nur das Gewicht, sondern auch die Leistung des Fahrzeugs inskünftig als Bemessungsgrundlage gelten soll. Wir sehen hier keinen Sinn dahinter, die Leistung ebenfalls mit einzubeziehen und beantragen, dass wir bei den harten Fakten bleiben (das Gewicht des Fahrzeuges, welches den Strassenbelag entsprechend beansprucht) und die Bemessungsgrundlage «Leistung» weglassen.

Regierungspräsidentin Hartmann: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen. Die Leistung ist vor allem für die Personen- und weniger für die Strassenschädigung massgebend. Dabei handelt es sich um ein ganz wichtiges Element. Ich bitte Sie, die Gewichtung von 70 Prozent Gewicht / 30 Prozent Leistung gemäss Vorlage zu belassen.

Gahlinger-Niederhelfenschwil zu Regierungspräsidentin Hartmann: Das stimmt nur zum Teil. Ein Fahrzeug mit mehr Leistung ist ziemlich sicher auch schwerer. Das ist dort automatisch bereits enthalten und könnte Personenschäden zur Folge haben. Das Gewicht ist sehr entscheidend. Man kann auch mit einem Fahrzeug zu schnell fahren, das schwach motorisiert aber schwer ist. Fakt ist, dass ein gut motorisiertes Auto automatisch auch schwerer ist. Speziell bei elektromotorisierten Fahrzeugen ist klar, dass sie einen besseren Akku, der zu mehr Leistung führt, aufweisen.

Cozzio-Uzwil: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen. Wir sind der Meinung, es besteht eine gewisse Übereinstimmung und in dem Sinne wird dieser Antrag überflüssig. Es ist eine Tatsache, dass mehr Leistung auch Anreiz für einen etwas anderen Fahrstil bietet. Dieser Fahrstil belastet auch automatisch die Strassen mehr. Es macht Sinn, dass man dies in dieser Art aufgleist. Mit 70/30 Prozent wird dem Gewicht, welches den Hauptfaktor darstellt, auch entsprechend Gewicht verliehen.

Köppel-Gaiserwald: Es betrifft die Strassenverkehrsabgabe und nicht Personenschäden. Je schwerer ein Fahrzeug ist, desto mehr wird die Strasse belastet.
Zu Regierungspräsidentin Hartmann: Schwere Autos bzw. PS-starke Autos weisen viel bessere Bremsen auf und können auch viel besser verzögern. Schlussendlich ist nicht das Auto an einem Unfall schuld, sondern derjenige, der es fährt.

Sailer-Wildhaus-Alt St. Johann: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen. Wir haben in der Botschaft auf x-Seiten eine gute Erklärung, warum 70/30 Prozent Sinn machen. Ansonsten schliessen wir uns den Erklärungen von Cozzio-Uzwil an, welcher das sehr gut dargelegt hat.

Hüppli-Gommiswald: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen. Es geht darum, dass bei direkten und indirekten Schäden bei Unfällen auch die Leistung, welche die Beschleunigung beinhaltet, ein wichtiges Element ist. Diese Botschaft ist sehr gut durchdacht mit entsprechenden Berechnungen. Sie fand auch eine breite Unterstützung im Rahmen der Vernehmlassung. Es ist wichtig, jetzt nicht irgendwelche Veränderungen vorzunehmen.

Blöchlinger-Eschenbach: Dem Antrag der SVP-Delegation ist zuzustimmen. Ich möchte Ihnen diesen Antrag schmackhaft machen, denn er macht absolut Sinn. Verkehrsunfälle werden vor allem durch die Masse verursacht, die bei einem schwachen Fahrzeug nicht richtig abgebremst werden kann. Auf der anderen Seite ist ein schwaches Fahrzeug mit wenig Leistung bei einem Überholmanöver sehr riskant. Die Verkehrssicherheit ist bei einem schwachen Fahrzeug nicht gegeben. Ich möchte auch an das Gewerbe appellieren bzw. an deren Wettbewerbsfähigkeit, denn diese fahren sehr häufig mit Pick-ups herum, die schwer sind und auch gut motorisiert sein müssen, damit der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird. Es gibt kei-

nen Grund, hier ein zusätzliches Element aufzunehmen, welches alles verkompliziert. Wir haben eine gute Basis, die auch in Zukunft wesentlich für die Finanzierung unserer Infrastruktur und deren Beanspruchung ist.

Regierungsrat Hartmann: Ich möchte gerne eine Sichtweise nebst dem Gewicht darlegen, warum die Regierung vorsieht, auch die Leistung zu besteuern: Es gibt auch leichte Fahrzeuge mit sehr guter Leistung. Es geht auch darum, dass man den Aspekt des Personenschadens noch stärker gewichtet. In den Vernehmlassungsantworten wurde die Gewicht-/Leistungsbesteuerung durchs Band akzeptiert.

Regierungspräsidentin Hartmann ergänzend zu Regierungsrat Hartmann: Wir haben auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) kontaktiert. Sie begrüsst, dass wir die Personenschäden mit der Leistung berücksichtigen. Schlussendlich sind die Fahrerin bzw. der Fahrer verantwortlich, aber die Leistung eines Fahrzeugs stellt einen wichtigen Faktor für die Verkehrssicherheit dar. Wir wissen, dass eine ausserordentlich hohe Motorleistung und Beschleunigung meistens mit einem stärkeren Anreiz verbunden sind, häufiger mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs zu sein. Das ist ein Faktum dem Studien zu Grunde liegen. Deshalb bitte ich Sie, bei unserer Gewichtung zu bleiben.

Toldo-Sevelen: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen. Wir sind der Meinung, dass die Personenschädigung jetzt am richtigen Ort aufgenommen wird und das Gewicht mit 70 Prozent auch adäquat berücksichtigt wird. Nebst dem Gewicht nahm auch die Fahrzeugleistung zu, die dürfte mit den 30 Prozent abgedeckt werden. Ebenfalls muss ich betreffend Lieferwagen im Gewerbe widersprechen. Diese sind heute eher untermotorisiert. Hier nur das Gewicht zu besteuern, wäre für das Gewerbe nicht vorteilhaft.

Dudli-Oberbüren: Ich gehe davon aus, dass sich bei der Besteuerung von Lieferwagen nichts ändert. Das läuft weiterhin auf der Basis des Gewichts und nicht der Leistung, deshalb beisst sich dieser Vergleich.

Monstein-St.Gallen: Wir sind uns bewusst, es handelt sich um eine sehr ausgewogene und komplexe Vorlage, die aber auch durchaus für alle Seiten faire Kompromisse beinhaltet. Diese Vorlage soll bewusst ideologieneutral sein. Aus unserer Optik ist insbesondere der Wegfall der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen eher schwer zu verdauen. Wir sind uns ja alle bewusst, dass Elektrofahrzeuge insbesondere aber auch Hybridfahrzeuge schwerer sind. Hätte eine Annahme dieses Antrags eine grosse negative Auswirkung in Form von zusätzlicher Besteuerung für alternative Antriebe, oder ist das zu vernachlässigen?

Martin Gähwiler: Simuliert wurde 50 Prozent Gewicht und 50 Prozent Leistung sowie 70 Prozent Gewicht und 30 Prozent Leistung. Es wurden auch Varianten nur mit Gewicht geprüft. In der Prognose des Büros, welche diese Simulationen vorgenommen hat, war der Unterschied was die Einnahmen betrifft nicht so extrem. Ob dies im Anschluss auch mit der Realität übereinstimmt, lässt sich nicht sagen. Es handelt sich lediglich um eine Prognose. In der Tendenz, wenn eine 100-prozentige Gewichtbesteuerung besteht, werden weniger Einnahmen generiert, da sich das Gewicht weniger steigert als Leistung. Das Gewicht erhöht sich langsamer als PS und zwar insbesondere in Folge der Elektrifizierung.

Marcel John: Diese Präzisierung ist korrekt, wenn man das Gesamtmodell betrachtet. Monstein-St.Gallen, möchten Sie wissen, welchen Einfluss das auf den einzelnen Nutzer von Elektrofahrzeugen hat?

Monstein-St.Gallen: Ja, genau.

Marcel John: Bei den Elektrofahrzeugen ist einerseits das Gewicht durch die Batterie schwerer als beim Verbrennungsmotor. Andererseits besteht auch der Effekt, dass die Elektrofahrzeuge relativ stark motorisiert werden. Dies aufgrund der Situation, dass es nicht mehr viel kostet und eigentlich die Batterie massgebend ist und nicht die Leistung des Motors. Ich gehe davon aus, dass der Einfluss auf das Elektrofahrzeug nicht sehr gross sein wird.

Martin Gähwiler: Spezifisch auf den Elektrofahrzeugpark, wie er im Kanton St.Gallen mit PS und Gewicht vorliegt, wurde das nicht berechnet. Vom Grundgedanken her ist es so, dass die Besteuerung so sein soll, dass es auch differenzierend zwischen den Elektrofahrzeugen wirkt. Dort stimmt eigentlich die Aussage nicht mehr 1:1, dass ein schweres Fahrzeug auch über mehr Leistung verfügt. Das trifft auf den Motor zu, denn ein Motor mit grösserem Hubraum verfügt in der Tendenz auch über mehr Leistung. Bei den Elektrofahrzeugen zählt mehr auch die Kapazität bzw. Reichweite der Batterie, welche gewichtsbestimmend ist, als einzig die Leistung. Bei einem Besteuerungssystem, das auf 100 Prozent Elektroautos ausgerichtet sein soll, ist die Leistung ein wichtiges Element. Man kann differenzieren zwischen den verschiedenen Typen von Elektrofahrzeugen. Man kann sagen, dass die einen Elektrofahrzeuge gefährlicher sind als andere. Deshalb ist es wichtig, dass man Gewicht und Leistung berücksichtigt und nicht nur das Gewicht.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Das waren sehr interessante Aussagen. Mit dieser neuen Besteuerung würde man die Umwelt gesamthaft deutlich mehr belasten, denn das Gewicht ist entscheidend für den Energieverbrauch, egal bei welcher Betriebsart. Die Geschwindigkeit müssen wir sowieso einhalten. Wenn jemand zu schnell fährt, braucht er auch mehr Energie. Das würde bedeuten, die Umwelt wird durch diese Neubesteuerung klar mehr belastet, wir brauchen mehr Energie bzw. mehr Strom, wenn Fahrzeuge schwerer sind. Wenn wir nicht nur auf das Gewicht gehen, liegt ein Fehlanreiz vor.

Kommissionspräsident: Die Besteuerung nach der Leistung hat auch einen Einfluss bzw. einen Ausfluss bei der Mittelverwendung, bei der Finanzierung der verkehrspolizeilichen Aufgaben, die in Korrelation zu den Personenschäden steht. Das scheint korrekt und damit möchte ich das Thema noch abrunden.

Art. 10

Antrag

Dudli-Oberbüren: Ich beantrage, im Namen der SVP-Delegation, Art. 10 Abs. 1 wie folgt zu formulieren:

«Die Steuer für Personenwagen und Motorräder wird nach dem Gesamtgewicht ~~und der Leistung~~ des Fahrzeugs bemessen »

Beschluss

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Dudli-Oberbüren mit 10:5 Stimmen ab.

Dudli-Oberbüren: Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass, wenn wir diesen Antrag dem Kantonsrat vorlegen, der Einwand erfolgen könnte, dass keine Berechnungsgrundlage vorliegt. Man wisse gar nicht, was das für einen Einfluss es haben wird, falls der Antrag im Kantonsrat doch eine Mehrheit finden sollte. Wir machen deshalb beliebt, der Regierung den Auftrag zu erteilen, ein entsprechendes Tarif-Berechnungsmodell nachzureichen für den Fall, dass der Parameter «Leistung» wegfallen würde. Welcher Tarifansatz pro Tonne müsste festgesetzt werden, um tarifmässig das Niveau halten zu können? Ich gehe schwer davon aus, dass es rund Fr. 260.– pro Tonne sein werden. Es macht Sinn, das genau zu definieren.

Regierungspräsidentin Hartmann: Ich ging davon aus, dass dieser Antrag nochmals im Parlament gestellt wird, dementsprechend werden wir auch die Berechnung dazu erstellen, um einen Anhaltspunkt zu erhalten, welche Auswirkung eine Bemessung zu 100 Prozent hätte.

Martin Gähwiler: Wäre die Modellierung so abzudecken, dass man von 100 Prozent Gewichtsbesteuerung ausgeht und dem Einfluss darauf. Oder welchen Ersatz es brauchen würde, damit es gleichbleibt wie mit der Leistung?

Dudli-Oberbüren: Für beides, wenn es keine Umstände macht.

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Wenn der Antrag der SVP-Delegation angenommen werden sollte, werden es wieder Fr. 260.– pro Tonne sein. Jetzt wären es mit der Leistung Fr. 182.–. Die erste Frage von Dudli-Oberbüren wäre damit bereits beantwortet.

Martin Gähwiler: Wir gehen davon aus, dass die Besteuerung für die Gesamtheit der Personenwagen gleichbleiben soll. Wenn wir den Steuersatz anheben, ist das nicht mehr der Fall.

Kommissionspräsident zu Dudli-Oberbüren: Sind sie damit einverstanden, dass wir das nicht als formellen Auftrag entgegennehmen, sondern dass, wenn die Regierung diese Grundlagen sowieso erarbeiten wird, wir das so stehen lassen?

Dudli-Oberbüren: Wir benötigen einfach diese Information. Ob dies offiziell erfolgt oder nur an uns gerichtet sein wird, spielt keine Rolle.

Kommissionspräsident: Dann gehe ich davon aus, dass diese Information mit Blick auf die Session für alle zugänglich sein wird.

Gahlinger-Niederhelfenschwil zu den Wechselnummern: Es wird nach dem teureren Auto besteuert. Ich habe einen Lieferwagen und einen PW. Wie wird das künftig berechnet?

Martin Gähwiler: Man geht von der gleichen Verteilung bei Wechselnummern aus, wie wir sie heute kennen.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Stellt sich hier nicht die Frage, ob das zu mehr Wechselnummern führt? Aktuell sind beide Fahrzeugarten gleich besteuert, das wird künftig nicht mehr der Fall sein.

Marcel John: Wenn ich Ihre Frage richtig interpretiere, geht es um Ihre beiden Fahrzeuge, ein Lieferwagen und ein Personenwagen, und welche Besteuerung für welches Fahrzeug massgebend sein wird? Das wird genau gleich sein wie jetzt. Es gibt zwei Berechnungen für den Liefer- und den Personenwagen und der höhere Betrag ist massgebend für die Besteuerung.

Art. 11 (Steuersatz)

Hans-Rudolf Arta: Ich bitte um Nachsicht, dass ich mich an dieser Stelle zu Wort melde, aber bei der gestrigen internen Vorbesprechung mit unserem Rechtsdienst stellten wir fest, dass sich in Abs. 3, der bei uns intern mit der Teuerungsklausel eingeschoben wurde, ein Fehler eingeschlichen hat. Abs. 3 lautet: «Die Steuersätze nach Abs. 1 und 2 basieren auf dem Preisstand vom 1. Januar 2026.» Abs. 1^{bis} wäre damit nicht miterfasst und wird durch das «und» nicht abgedeckt. Ich wäre froh, wenn ein Mitglied dieser Kommission folgenden Antrag stellt: «Die Steuersätze nach dieser Bestimmung basieren auf dem Preisstand vom 1. Januar 2026.» Damit wären alle drei Absätze abgedeckt.

Cozzio-Uzwil: Ich beantrage Art. 11 Abs. 3 wie folgt zu formulieren: «Die Steuersätze nach dieser Bestimmung Abs. 1 und 2 basieren auf dem Preisstand vom 1. Januar 2026.»

Antrag

Cozzio-Uzwil: Ich beantrage Art. 11 Abs. 3 wie folgt zu formulieren: «Die Steuersätze nach dieser Bestimmung Abs. 1 und 2 basieren auf dem Preisstand vom 1. Januar 2026.»

Beschluss

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Cozzio-Uzwil mit 15:0 Stimmen zu.

Art. 12^{bis} (energieeffiziente Fahrzeuge)

Dudli-Oberbüren zu Bst. d: «Bonus und Malus können befristet werden.» Ich möchte eine Präzisierung beliebt machen: «Der Bonus ist befristet auf das Jahr der Erstimmatrikulation und die drei darauf folgenden Jahre.» So sieht es übrigens auch der Verordnungsvorschlag auf S. 48 in Abschnitt 9.4.2 «Anreizsystem» vor.

Kommissionspräsident: Wir können auch auf den Verordnungsvorschlag bzw. die Regelungsskizze verweisen, wo es so abgebildet wird. Sie beziehen sich auf Bst. d, welcher die Formulierung der Verordnung ins Gesetz überführt.

Hüppli-Gommiswald: Der Antrag von Dudli-Oberbüren ist abzulehnen.

Ich sehe den Grund nicht ein. Wir übergeben der Regierung im Gesetz genau diesen Handlungsspielraum mit der Verordnung. Wenn wir das im Gesetz erwähnen, wäre das obsolet.

Scherrer-Gossau: Der Antrag von Dudli-Oberbüren ist abzulehnen.

Wir können diesem Antrag nicht viel abgewinnen. Wir sind der Meinung, dass, wenn es im Gesetz so geregelt ist, gemäss dem Vorschlag der Regierung mehr Spielraum besteht. Es ist zielführend, wenn wir das in der Verordnung regeln, so wie es für den Moment vorgesehen ist.

Dudli-Oberbüren: Wir müssen uns bewusst sein, dass das Bonus-/Malussystem explizit so definiert ist, dass es ertragsneutral bleibt. Wir haben hier keine Beeinflussung der Ertragssituation, daher steht dem nichts entgegen, das so anzusetzen, wie es auch die Verordnung bereits vorsieht.

Cozzio-Uzwil: Weil es kostenneutral sein soll, müssen wir es in der Verordnung haben, damit man agieren kann, wenn es zu Verschiebungen kommen sollte. Im Gesetz ist es fix verankert. In der Verordnung lassen sich auch die Fristen kürzen oder verlängern, je nach Bedarf.

Regierungsrat Hartmann: Ich mache auch beliebt, der Regierung diesen Spielraum zu belassen. Das Bonus-/Malussystem ist theoretisch kostenneutral. Aber wenn man sich vorstellt, dass niemand mehr Malus-Fahrzeuge fährt, entsteht wiederum ein Problem mit Bonus/Malus. Man sollte es so kostenneutral, wie es jetzt angedacht ist, auch mit den Energieeffizienzen und dieser Kann-Formulierung belassen und auf der Verordnungsstufe die Flexibilität der Regierung übergeben.

Monstein-St.Gallen: Der Antrag von Dudli-Oberbüren ist abzulehnen.

Dudli-Oberbüren erwähnte, vielleicht nicht ganz bewusst, das Argument der Kostenneutralität, warum man diesen Antrag ablehnen müsste. Wenn ich das richtig verstehe, bestehen zwei Parameter bei der Bonusauszahlung, welche diese Neutralität sicherstellen können: Die Dauer der Auszahlung, die jetzt festgelegt werden soll, womit die Flexibilität verloren geht, sowie die Höhe

der Prämie. Die Regierung hätte nur noch die Möglichkeit, bei der Prämienhöhe einzugreifen. Das sollte nicht im Sinne des Erfinders sein. Ich empfehle, diesen Antrag zurückzuziehen.

Dudli-Oberbüren: Ich werde den Antrag nicht zurückziehen, weil noch die Bst. b und c bestehen. Dort liegt diese Hebelwirkung vor, welche der Regierung die Möglichkeit gewährt, entsprechend einzugreifen. Bst. d betrifft nur die Dauer der Befristung, welche definiert werden würde.

Kommissionspräsident: Man würde den ganzen Art. 1 der Regelungsskizze der Verordnung, in dem es heisst «im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den folgenden drei Jahren» mit den entsprechenden Rabattierungsstufen in Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d überführen?

Dudli-Oberbüren: Die Formulierung in Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d soll lauten: «Bonus und Malus werden auf das Jahr der Erstimmatrikulation und die darauffolgenden drei Jahre befristet.»

Monstein-St.Gallen: Wenn man einen Malus befristet, wird das System ausgehebelt.

Dudli-Oberbüren: Alternativ kann man den Malus unbefristet belassen, aber den Bonus bis maximal vier Jahre definieren. Somit würde Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d lauten: «Bonus befristet auf das Jahr der Erstimmatrikulation und die drei darauffolgenden Jahre.» und Bst. e (neu) lautet: «Malus wird unbefristet.»

Regierungspräsidentin Hartmann: Eine Zeitspanne gehört in eine Verordnung, damit ist man agiler. Man braucht einen Handlungsspielraum, nicht nur betreffend des Steuerfusses. Wenn wir hier Änderungen vornehmen müssen, falls sich Bonus oder Malus ändert und wir die Ertragsneutralität benötigen, bedeutet das einen grossen Aufwand, was nicht zielführend ist. Befristete und unbefristete Zeitfaktoren gehören deshalb in eine Verordnung, nicht in ein Gesetz.

Dudli-Oberbüren: Wir haben immer noch Bst. b und Bst. c bei denen die Regierung einen Hebel hat und einschreiten kann. Sie kann diesen bei 0 bis 50 Prozent ansetzen.

Hüppi-Gommiswald: Wenn wir das so annehmen, wäre es dann nicht so, dass sich Bst. a, welcher die Ertragsneutralität anstrebt, damit beisst, indem die Steuerausfälle vom Bonus und die Steuereinnahmen durch den Malus insgesamt ausgeglichen werden würden?

Regierungsrat Hartmann: Das beisst sich nicht. Der Antrag, wie ihn Dudli-Oberbüren formulierte, wird von der Regierung in der Regelungsskizze aufgezeigt. Dudli-Oberbüren beabsichtigt, dies von der Verordnungs- auf die Gesetzesstufe aufzunehmen.

Monstein-St.Gallen: Stimmen wir über beide neuen Buchstaben einzeln ab oder handelt es sich um eine Abstimmung? Unter Umständen hätte ich für Bst. e neu gewisse Sympathien.

Kommissionspräsident: In meinen Augen hängt das zusammen.

Dudli-Oberbüren: Es macht keinen Sinn, zwei Abstimmungen daraus zu machen, denn es handelt sich um einen Antrag. Ich wollte das nur nochmals präzisieren, weil es sich neu um zwei Buchstaben handelt.

Regierungsrat Hartmann: Ich mache beliebt, dass wir unter Bst. d beides zusammennehmen, wenn es die Absicht ist, dass dies zusammengehört.

Dudli-Oberbüren: Ich beantragte im Namen der SVP-Delegation Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d wie folgt zu formulieren:

«Bonus wird befristet auf das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die darauffolgenden drei Jahre und Malus können befristet werden wird unbefristet;»

Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d

Antrag

Dudli-Oberbüren beantragt Art. 12^{bis} Abs. 1 Bst. d wie folgt zu formulieren:

«Bonus wird befristet auf das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die darauffolgenden drei Jahre und Malus können befristet werden wird unbefristet;»

Beschluss

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Dudli-Oberbüren mit 10:5 Stimmen ab.

Art. 12^{bis} Abs. 2

Toldo-Sevelen: In der ganzen Vorlage wird die Technologieneutralität hervorgehoben. In Art. 12^{bis} Abs. 2 findet sich ein Einschub «insbesondere elektrisch oder mit Wasserstoff». Wir möchten beliebt machen, dies zu streichen. Wir wollen keinen Fokus auf irgendeine Technologie setzen. Wir sind offen, dass in späteren Jahren andere Technologien genauso im Fokus stehen können.

Art. 12^{bis} Abs. 2

Antrag

Toldo-Sevelen beantragt Art. 12^{bis} Abs. 2 wie folgt zu formulieren:

«Bei anderen Fahrzeugkategorien werden Fahrzeuge, die selbst kein CO₂ direkt ausstossen, indem sie insbesondere elektrisch oder mit Wasserstoff angetrieben werden, mit einem Bonus von höchstens 25 Prozent der einfachen oder allenfalls ermässigten Steuer gefördert. Der Bonus kann zeitlich befristet werden.»

Beschluss

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Toldo-Sevelen mit 14:0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Art. 12^{bis} Abs. 3

Kommissionspräsident: Was ist mit dem Wort «periodisch» angedacht?

Regierungsrat Hartmann: Damit ist gemeint, dass man beim Strassenbauprogramm eine Berichtserstattung macht.

Cozzio-Uzwil: Kommt mit dem Bericht über das Strassenbauprogramm auch diese Information?

Marcel John: Das macht Sinn, weil wir jeweils den Steuerfuss im Strassenbauprogramm festlegen.

Kommissionspräsident: Damit ist es in den Gesetzesmaterialien erwähnt. Martin Gähwiler meinte, es sei noch offen, ob man es mit dem Strassenbauprogramm oder anders rapportieren möchte.

Sailer-Wildhaus-Alt St. Johann: Heute wurden mehrfach Anträge gestellt, über die wir nicht informiert waren. Wenn man bereits im Vorhinein weiss, dass man Anträge stellen wird, wäre es gut, diese der Geschäftsführung vorzeitig einzureichen. Bei spontanen Anträgen ist das natürlich nicht möglich.

Art. 12^{ter} und Art. 12^{quater}

Dudli-Oberbüren zu den beiden aufgehobenen Artikeln: Ich erinnere mich, dass wir vor einigen Monaten der Regierung beliebt machten, dass Artikel, die vollständig aufgehoben werden, auch in gestrichener Version in die Gesetzesmaterialien aufgenommen werden. Vermutlich hat sich das hier überschritten. Ich mache beliebt, dass das inskünftig so gehandhabt wird, damit wir sofort erkennen, welche Artikel vollständig aufgehoben werden.

Hans-Rudolf Arta: Aufgehoben wird das bisherige Anreizsystem. In Art. 12^{ter} nach geltendem Recht wird das Anreizsystem für Elektrofahrzeuge beschrieben: Erlass der einfachen Steuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren, anschliessend 50 Prozent. Art. 12^{quater} nach geltendem Recht beschreibt das Anreizsystem für gasbetriebene Fahrzeuge: Erlass der einfachen Steuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren, sofern sie den festgesetzten Emissionsgrenzwert um höchstens 10 Prozent überschreiten. Das war eine Lex Guido Wick. Das bisherige Anreizsystem für Elektrofahrzeuge und gasbetriebene Fahrzeuge wird gestrichen. Wir werden in Zukunft darauf achten, dies wie gewünscht darzustellen. Diese Vorlage entstand während der Übergangszeit, deshalb wurde das nicht umgesetzt.

Dudli-Oberbüren: Wir möchten den Antrag stellen, dass die Einnahmen aus Bussen zukünftig nicht mehr in die allgemeine Staatskasse, sondern in den Strassenfonds fliessen. Mit welchem Artikel müsste man das verknüpfen?

Kommissionspräsident: Es ist speziell, einen solchen Antrag in der Kommissionssitzung zu stellen, ist aber erlaubt.

Hüppi-Gommiswald: Ich teile die Haltung des Kommissionspräsidenten. Das gehört nicht in diese Vorlage und es wäre schwierig, das heute abschliessend zu beurteilen. Wenn wir dem zustimmen, müssen wir irgendwann auch die Gerichtskosten daraus finanzieren. Wo hört das auf?

Hans-Rudolf Arta: Ich bin der Meinung, Sie sprengen den Rahmen dieser Vorlage, wenn Sie aufnehmen möchten, dass die Regierung die Verwendung der Verkehrsbussen neu regeln muss. Meines Erachtens gehört das ins Polizeigesetz. Nach meiner unverbindlichen Einschätzung wären allenfalls der Weg über eine Kommissionsmotion oder einen Auftrag nach Art. 95 GeschKR eine Möglichkeit. Mir fehlt dafür jedoch der Zusammenhang zur Vorlage. Diese Frage wurde bereits einmal diskutiert. Der Kantonsrat hat das, soweit ich mich erinnere, abgelehnt. Es hat logischerweise finanzielle Auswirkungen, wenn Sie eine solche Motion im Rat überweisen. Die Verkehrsbussen fliessen aktuell in den allgemeinen Haushalt. Sie figurieren dort im Budget der Kantonspolizei. Die Fragestellung hat auch Auswirkungen auf Bussen, welche die Kantonspolizei allenfalls mit Leasing für die Gemeinden erheben. Was machen wir mit den Bussen, die aus dem ruhenden Verkehr bzw. aus diesen Leasingverträgen für die Gemeinden erhoben werden? Fliessen diese auch in den Strassenfond und finanzieren diese dann allenfalls die werkgebundenen Beiträge an die Gemeinden oder den Sonderlastenausgleich Weite? Dieses Thema ist extrem komplex und hat keinen Platz in einem Änderungsantrag bzw. einer Drittanänderung des Polizeigesetzes.

Vielleicht könnte man eine Grundsatzabstimmung durchführen, ob die Kommission gewillt ist, eine solche Motion einzureichen. In einem zweiten Schritt könnte man gemeinsam mit den Parlamentsdiensten den Wortlaut im Zirkulationsverfahren bereinigen.

Sailer-Wildhaus-Alt St. Johann zu Dudli-Oberbüren: Bestehen Sie auf den Antrag?

Dudli-Oberbüren: Wir verzichten auf eine Kommissionsmotion und kommen bei anderer Gelegenheit vielleicht darauf zurück.

Kommissionspräsident: Die Parlamentsdienste weisen darauf hin, dass die Motion 42.14.13 «Zweckbindung für Bussengelder» der SVP-Fraktion vom 15. September 2014 dieses Anliegen aufnahm und vom Rat abgelehnt wurde.

Köppel-Gaiserwald beantragt im Namen der SVP-Delegation, dass alle Fahrzeuge (E-Bikes) unter 50 Kilogramm, die eine Strassenzulassung benötigen, von der Strassenverkehrsabgabe befreit werden.

Die Idee dahinter: Die Strassen sind bereits jetzt sehr belastet. Wir sind der Überzeugung, dass wir viele Verkehrsteilnehmer zu einem Wechsel auf das E-Bike motivieren sollten. Dieser Wechsel sollte belohnt werden.

Kommissionspräsident: Auf S. 16 gibt es im Rahmen der Vernehmlassungsantworten auch Antworten auf die Frage, ob Motorfahrräder und schnelle E-Bikes gänzlich von dieser Steuer entlastet werden sollen. Diese sind relativ klar. Sie sprechen jetzt von E-Bikes, sind damit diejenigen mit einem gelben Kontrollschild gemeint? Soll dies auch für E-Motorfahrräder gelten?

Köppel-Gaiserwald: Die Präzisierung ist ganz klar: «Alle Fahrzeuge unter 50 Kilo, die eine Strassenverkehrszulassung benötigen, werden von der Strassenverkehrsabgabe befreit.» Es spielt keine Rolle, ob es ein schnelles E-Bike oder ein Mofa ist.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Ein E-Bike wiegt im Durchschnitt 23 Kilo.

Hans-Rudolf Arta: Diesen Punkt könnte man unter Art. 5 ergänzen, darin sind Fahrzeuge aufgeführt, welche von der Steuer befreit sind. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge des Bundes und von Bundesanstalten, Kantonsfahrzeuge für Feuerwehr, Polizei usw., Raupenfahrzeuge, die im Pistendienst verwendet werden, Postautos sowie andere öffentliche Verkehrsmittel im fahrplanmässigen Linienverkehr. Unter einem zusätzlichen Bst. e könnte dieser Antrag abgebildet werden.

Kommissionspräsident: Es wäre auch eine Ergänzung in Art. 3 Abs. 2 möglich. Dort wird geregelt, dass ausgenommene Fahrzeuge solche sind, die weder einen Ausweis noch Kontrollschilder benötigen. Dort könnte man zusätzlich Mofas und schnelle E-Bikes ergänzen. Damit ist das Objekt bereits von der Steuer ausgenommen.

Marcel John: Diese 50 Kilo beziehen sich auf das Leergewicht des Fahrzeugs? Das müsste entsprechend formuliert werden.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Ja. Das müsste ergänzt werden. Betrifft das auch die Versicherung?

Regierungsrat Hartmann: In der Vernehmlassung war eine grosse Mehrheit der Parteien und Verbände – ausser der SP, den Grünen und der GLP – nicht damit einverstanden (vgl. S. 16 der Botschaft), diese von der Steuer auszunehmen. Dort ging es v.a. um die schnellen E-Bikes. Aus diesem Grund hat die Regierung dies nicht weiterverfolgt.

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: In der jetzigen Form werde ich den Antrag nicht unterstützen. Wir könnten uns vorstellen, lediglich die Steuerbefreiung von E-Bikes zu unterstützen. Bei einem Mofa, welches die Umwelt verpestet, sehe ich nicht ein, weshalb man dieses von der Steuer befreien soll.

Arta Hans-Rudolf: Die Differenzierung auf kantonaler Stufe, welche Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann möchte, ist vom Bundesrecht her nicht möglich. Das hängt von der Leistung ab. Ein E-

Bike, das die Mindestleistung erbringt und deshalb ein gelbes Kontrollschild benötigt, befindet sich in der gleichen Kategorie wie ein Mofa.

Blöchliger-Eschenbach: Dem Antrag der SVP-Delegation ist zuzustimmen.

Die Idee hinter diesem Antrag ist, dass sich die Nutzung von kleineren E-Bikes für den Kurzstreckenverkehr auf mittlere Strecken erweitert, v.a. für Pendler. Das führt zu einer Entlastung auf den Strassen und zu einer geringeren Belastung unserer Strasseninfrastruktur. In Zukunft werden wohl auch Mofas und leichte Motorräder elektrisch betrieben werden.

Hüppi-Gommiswald: Eigentlich bin ich froh, dass die SVP-Delegation für das schnelle E-Bike einsteht, v.a. wenn es dann darum geht, Veloinfrastrukturen zu erstellen. Das ist das realistischste Element, mit welchem wir den Veloverkehr fördern können. Es erstaunt mich, dass man hier versucht, etwas einzubauen. Wie hoch ist die Besteuerung eines schnellen E-Bikes?

Monstein-St.Gallen: Aus den Daten des Kantons Zürich entnehme ich, dass man dort pro Jahr für die Vignette Fr. 4.90 bezahlt, für die Versicherung Fr. 14.10. Mofas bezahlen zusätzlich Fr. 12.90 für die Verkehrsabgaben. Ich weiss nicht, ob das für den Kanton St.Gallen so 1:1 stimmt.

Hans-Rudolf Arta: Die Kosten belaufen sich im Kanton St.Gallen auf Fr. 20.—.

Scherrer-Gossau: Für mich stellt sich die Frage, ob es sich bei diesem Antrag nicht um einen Schnellschuss handelt. Wir haben Mühe, diesen in der Schnelle einordnen zu können. Ich habe Sympathien für die Förderung von E-Bikes. Damit könnten sicherlich viele bürokratische Aufwände abgebaut werden. Ich kenne aber das Ausmass der finanziellen Einbussen nicht. Hätte das auch Auswirkungen auf die periodische Kontrolle von schnellen E-Bikes oder Mofas?

Toldo-Sevelen: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen.

Wenn man das 18. Strassenbauprogramm sowie die Agglomerationsprogramme betrachtet, stellt man fest, dass sehr viel in Radwege investiert wird, was richtig und wichtig ist. Auch die E-Bike-Fahrer dürfen einen minimalen Beitrag an den Ausbau der Radwege leisten.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Es handelt sich hier nicht um einen Schnellschuss. Wir haben das genau und gründlich durchleuchtet. Die schnellen E-Bikes fahren selten auf Radwegen, sondern v.a. auf den Strassen. Auf vielen Radwegen sind sie gar nicht erlaubt. Es macht Sinn, wenn man aufzeigt, dass man vom Auto wegkommen kann. Es ist möglich, einen Arbeitsweg von 10 Kilometern mit dem E-Bike zu bewältigen. Das wäre ein guter Anreiz, sich für den Arbeitsweg mit E-Bike zu entscheiden. Gerade, wenn gewisse Höhenmeter bestehen, die mit einem normalen Velo schwerer zu bestreiten sind. Ich habe entgegen Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann nicht die Befürchtung, dass es dadurch mehr Mofas geben wird. Der Boom liegt bei den E-Bikes. Uns geht es darum, dass man in Zukunft das E-Bike anstelle des Autos empfehlen kann.

Köppel-Gaiserwald: Scherrer-Gossau hat das richtig erkannt. Zu Toldo-Sevelen: Ich denke, die geringen Kosten, die jemand für ein schnelles E-Bike bezahlen muss, sind nicht kostendeckend, sodass gewisse Beträge noch in neue Velowege investiert werden können. Ich möchte Ihnen deshalb diesen Antrag beliebt machen. Es entfällt damit auch ein gewisses Ausmass an Bürokratie, da der Aufwand vermindert wird.

Regierungspräsidentin Hartmann: Der Antrag der SVP-Delegation ist abzulehnen.

Wir haben diese Thematik intensiv diskutiert. In der Vernehmlassung hat sich aber klar gezeigt, dass man keine Steuerbefreiung für E-Bikes und E-Motorfahrrädern wünscht. Auch die SVP wollte keine Steuerbefreiung.

Zu Frage von Scherrer-Gossau: Die Einbussen liegen zwischen ein bis zwei Promille, rund 200'000 Franken.⁴ Es geht uns nicht um den finanziellen Aspekt. Es ist der Auftrag der Regierung, über die Vernehmlassung in Erfahrung zu bringen, was die betroffenen Vereine usw. denken. Da in der Vernehmlassung durchwegs alle gegen eine Steuerbefreiung waren (der VCS äusserte sich nicht dazu), haben wir das nicht vorgesehen. Ich bitte Sie, das so zu belassen.

Kommissionspräsident: Gahlinger-Niederhelfenschwil stellte die Frage, wie der Zusammenhang zur Versicherung dieser Fahrzeuge wäre, wenn man diese steuerbefreit.

Hans-Rudolf Arta: In der Versicherungsverordnung ist die obligatorische Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge mit gelben Kontrollschildern vorgeschrieben. Es lassen sich Wege finden, diese Versicherungspflicht zu kontrollieren, falls eine Steuerbefreiung kommen sollte. Daran scheitert die Steuerbefreiung nicht. Es wurde auch im Projekt geprüft, ob diese E-Bikes mit gelben Kontrollschildern von der Steuer befreit werden sollen. Aufgrund der Vernehmlassung hat die Regierung darauf verzichtet.

Cozzio-Uzwil zu Hans-Rudolf Arta: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, wird das Controlling weiterhin benötigt. Wenn wir die gleiche Arbeit haben, können wir es auch so belassen. Das Controlling muss stattfinden und die Nummern müssen bestätigt sein, damit der Versicherungsschutz kontrolliert, eingezogen und aufrechterhalten werden kann.

Blöchlinger-Eschenbach: Wir haben steuerbefreite Fahrzeuge bei Postautobetrieben, Blaulichtorganisationen usw. Wie wirkt sich das auf das Steuersubstrat aus? Ist es nicht wettbewerbsverzerrend, wenn gewisse Betriebe steuerbefreit sind? Was ist der Grund, warum gewisse Betriebe und Organisationen steuerbefreit sind?

Kommissionspräsident: Diese Frage betrifft nicht das Thema dieser Vorlage, aber Hans-Rudolf Arta wird eine kurze Antwort dazu geben.

Hans-Rudolf Arta: Gemäss Art. 5 haben wir eine Steuerbefreiung für Fahrzeuge des Bundes und seiner Anstalten soweit das Bundesrecht dies vorschreibt. Darüber kann der Kanton nicht befinden. Steuerbefreit sind zudem Fahrzeuge von Kanton und Gemeinden, die ausschliesslich der Feuerwehr, den Polizeikräften, dem Strassenunterhalt und dem Krankentransport dienen. Ich sehe hier keine grosse Wettbewerbsverzerrung. Raupenfahrzeuge, die ausschliesslich im Pistendienst verwendet werden, sind ebenfalls steuerbefreit. Dieser Entscheid entstammte einer Motion des Kantonsrates. Steuerbefreit sind weiter Postautohalter und Verkehrsunternehmen, soweit ihre Fahrzeuge dem fahrplanmässigen Linienverkehr dienen. Das umfasst die konzessionierten Verkehrsbetriebe (Postauto) sowie Linienverkehrsunternehmen mit einem entsprechenden Leistungsauftrag von Bund, Kanton oder Gemeinden (z.B. VBSG, VZO). Wenn aber ein Postauto Sonderfahrten für Hochzeiten macht oder man für einen Geschäftsanlass einen VZO-Bus mietet, handelt es sich nicht um fahrplanmässigen Linienverkehr. Diese werden ganz normal der Verkehrsbesteuerung unterstellt und müssen mit dem Fahrtenschreiber entsprechend nachgewiesen werden. Hier findet keine Wettbewerbsverzerrung statt.

Sailer-Wildhaus-Alt St. Johann: Ich überlege mir, den Antrag auf «[...] unter 40 Kilogramm [...]» zu stellen. Ich möchte keine Mofas von der Steuer befreien (ein Puch Maxi wiegt 46 Kilogramm). Ich bitte Sie, solche wichtigen Anträge frühzeitig zu stellen.

Köppel-Gaiserwald: Ich bin stark davon überzeugt, dass alle Kleinfahrzeuge in nächster Zukunft nur noch elektrisch betrieben sein werden.

⁴ Nachtrag zum Protokoll: Gemäss Abklärungen nach der Kommissionssitzung beläuft sicher der korrekte Betrag der Einbusse auf rund 340'000 Franken.

Art. 5

Antrag

Köppel-Gaiserwald beantragt im Namen der SVP-Delegation Art. 5 Abs. 1 Bst. e (neu) wie folgt zu formulieren:

«[...] Halter von Fahrzeugen mit Strassenzulassung unter 50 Kilogramm Gesamtgewicht.»

Beschluss

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag der SVP-Delegation 10:4 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

5.3 Aufträge

Kommissionspräsident: Es werden keine Aufträge nach Art. 95 GeschKR gestellt.

5.4 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

6 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass der Bericht, die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf die «Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen» / den «IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben», einschliesslich der Anträge, beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 14:0 Stimmen bei 1 Enthaltungen, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

7 Abschluss der Sitzung

7.1 Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters

Der Kommissionspräsident stellt sich als Berichterstatter zur Verfügung. Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

7.2 Medienorientierung

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten und die Geschäftsführerin, eine Medienmitteilung zu veröffentlichen und über das Ergebnis der Beratung zu informieren.

Der Kommissionspräsident weist nochmals auf das Kommissionsgeheimnis hin, das auch nach der Publikation der Medienmitteilung Geltung hat.

7.3 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 11.45 Uhr.

Der Kommissionspräsident:

Die Geschäftsführerin:

Adrian Gmür
Mitglied des Kantonsrates

Aline Tobler
Parlamentsdienste

Beilagen

1. 40.24.03 / 22.24.04 «Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen» / «IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben» (Bericht sowie Botschaft und Entwurf der Regierung vom 23. April 2024); *mit dem Kantonsratsversand zugestellt*
2. Fragen SP-GRÜNE-GLP-Delegation und Antworten BUD;
3. Fragen Mitte-EVP-Delegation und Antworten BUD;
4. Präsentation;
5. Antragsformular vom 3. Juli 2024;
6. Medienmitteilung vom 15. August 2024; *ab 15. August auf Sitzungsapp verfügbar*

Geht (mit Beilagen) an

- Kommissionsmitglieder
- Geschäftsführung der Kommission
- Sicherheits- und Justizdepartement (wie Seite 1)
- Bau- und Umweltdepartement (wie Seite 1)

Kopie (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidenten
- Parlamentsdienste (Gs KR)