Sicherheits- und Justizdepartement
des Kantons St.Gallen

Oberer Graben 32, 9001 St.Gallen
Telefon 071 229 31 11, Fax 071 229 39 61

P R O T O K O L L

der vorberatenden Kommission betreffend IV. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (22.08.04)

Sitzung vom 30. April 2008

Ort: **Tafelzimmer, Regierungsgebäude, St.Gallen**

Zeit: **8.30 Uhr bis 16.30 Uhr**

Anwesend:
Gemperle Felix, Goldach, **Präsident**
Bereuter Jürg, Rorschacherberg
Blumer Ruedi, Gossau
Bosshart Beat, Altenrhein
Büchel Roland, Oberriet
Dobler Ernst, Oberuzwil
Dudli Josef, Werdenberg
Egli Lorenz, Rossrüti
Frei Hans, Diepoldsau
Frick Verena, Salez
Friedl Claudia, St.Gallen
Güntensberger Heinz, Dreien
Heim-Keller Seline, Gossau
Hug Hans, Muolen
Stadler Imelda, Ganterschwil
Steiner Marianne, Kaltbrunn
Wick Gudio, Wil
Widmer Andreas, Mühlrüti
Wittenwiler Heinz, Krummenau

Regierungsrätin Keller-Sutter Karin, Vorsteherin SJD
Arta Hans-Rudolf, Generalsekretär SJD
Burger Georges, Leiter Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, SJD

Zu Traktandum 2:
Minger Jürg, Leiter Sektion Verkehr, Bundesamt für Umwelt
Volken Thomas, Fachspezialist Nationale Energiepolitik, Bundesamt für Energie

Entschuldigt: -

Protokoll: Styrsky Vit, Stabsmitarbeiter SJD

Traktanden:

1. Begrüssung und Informationen zu den Kommissionsberatungen
2. Fachreferate von Jürg Minger und Thomas Volken
3. Eintreten auf die Vorlage
   a) Eintretensreferat von Regierungsrätin Karin Keller-Sutter, Vorsteherin SJD
   b) Eintretensdiskussion
   c) Beschlussfassung über das Eintreten
4. Spezialdiskussion
   a) Botschaft
   b) Gesetzesentwurf
5. Schlussabstimmung
6. Medienmitteilung
7. Bestimmung des Kommissionssprechers
8. Allgemeine Umfrage

Unterlagen:

VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (22.08.04), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 11. März 2008 (Beratungsunterlage)
Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70)
Kantonale Motorfahrzeugsteuern: Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge, Bundesamt für Energie
Die energieEtikette gibt Auskunft, Bundesamt für Energie
Wichtiger Schritt auf dem Weg zur Umweltetikette für Autos, Medienmitteilung Bundesamt für Umwelt
Kommissionsvorschlag zur Begrenzung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen, EU-Kommission, IP/07/1965

Beilagen:

– PowerPoint-Präsentation Massnahmen zur CO_2-Reduktion bei Personenwagen in der EU
– PowerPoint-Präsentation Die energieEtikette für Personenwagen
– PowerPoint-Präsentation KeeF und Umweltetikette

Geht an:

– Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
– Staatskanzlei (2)
– Fraktionspräsidenten (Postadresse)
– Sicherheits- und Justizdepartement (4)

1. Begrüssung und Information

F. Gemperle, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und stellt Regierungsrätin K. Keller-Sutter, Generalsekretär H.R. Arta, Amtsleiter G. Burger und Protokollführer V. Styrsky als Vertreter des Sicherheits- und Justizdepartementes vor. Er begrüsst auch die Fachreferenten J. Minger und T. Volken und dankt ihnen für ihre Bereitschaft, vor der kantonsrätlichen Kommission zu referieren und für Fragen zur Verfügung zu stehen.

Seit der Kommissionsbestellung in der Aprilsession nahm das Präsidium des Kantonsrates folgende Ersatzwahl in die vorberatende Kommission vor:
– Güntensberger-Dreien anstelle von Blum-Mörschwil;

Der Kommissionspräsident weist darauf hin, dass das Kommissionsprotokoll und die Beratungen nach Art. 67 des Kantonsratsreglements (sGS 131.11; abgekürzt KRR) bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich sind.

2. Fachreferat

T. Volken gibt in einem ersten Teil einen Überblick über die Bestrebungen in der Europäischen Union, die CO_2-Emissionen bei Personenwagen zu reduzieren. In einem zweiten Teil zeigt er auf, wie in der Schweiz die Energieetikette bei Personenwagen angewendet wird.

J. Minger referiert über die Kriterien für energieeffiziente Fahrzeuge (KeeF) und geht auf die sich im Aufbau befindliche Umweltetikette ein (vgl. PowerPoint-Präsentationen in der Beilage).

G. Wick geht auf die Umweltbelastungspunkte (UBP) ein und möchte wissen, wie die Änderungen bei den UBPs neu bewertet werden, damit gewährleistet wird, dass sich die Umweltetikette nicht laufend ändert.

J. Minger erklärt, dass diese Bewertungen nur periodisch vorgenommen werden. Eine nächste Bewertung ist im Jahr 2012 geplant. Somit bleiben die UBPs über einen längeren Zeitraum gleich.

B. Bosshart möchte wissen, wie der Biotreibstoff bei der Umweltetikette bewertet wird. Dies unter dem Aspekt, dass es sich bei der Energieetikette um ein relatives System handelt, währenddem die KeeF ein absolutes System darstellen.

J. Minger führt aus, dass die Frage, ob der Umweltetikette ein relatives oder ein absolutes System zu Grunde liegen wird, derzeit noch diskutiert wird und das Ergebnis noch offen ist. Es gibt auch Kombinationsmöglichkeiten aus relativem und absolutem System, die denkbar wären.

T. Volken ergänzt, dass bei Biotreibstoffen deren emissionsarme Herstellung bei den CO_2-Emissionen abgezogen wird und so die Biotreibstoffe entsprechend bewertet werden.

C. Friedl erkundigt sich nach dem Zeitraum, in dem sich die Wirkung der steuerlichen Entlastung emissionsarmer Fahrzeuge entfalten wird.

J. Minger sieht im Kanton St.Gallen eine unmittelbare Wirkung mit der geplanten Einführung der steuerlichen Begünstigung auf den 1. Januar 2009. Der Käufer eines emissionsarmen Fahrzeuges spürt die Wirkung sofort. Zwar wird zu Beginn, bis die Energie- durch die Umweltetikette abgelöst wird, eine Förderung von Fahrzeugen mit einem Dieselmotor kommen. Die

vorgesehene Begrenzung der CO_2-Emissionen auf 130 g/km sowie das Vorhandensein eines Partikelfilters reduziert diese Förderung von Dieselmotoren aber massgeblich.

T. Volken schätzt, dass die vorgesehene Massnahme für die Natur in rund 10 Jahren ihre volle Wirkung entfalten wird.

R. Blumer interessiert sich dafür, ob etwas über das zukünftige Kaufverhalten ausgesagt werden kann. Ausserdem stellt sich die Frage, weshalb Motorräder und Lastwagen von der Energieetikette bzw. KeeF ausgeschlossen sind.

J. Minger erklärt, dass sich Motorräder im Moment nicht bewerten lassen. Lastwagen wiederum werden durch die Höhe der LSVA ökologisch reguliert.

T. Volken ergänzt, dass die Bemessungssysteme neu sind, sodass sich wenig über ihren Einfluss auf das Kaufverhalten aussagen lässt.

H. Hug sieht einen Schwachpunkt der Bemessung darin, dass die Entsorgung nicht berücksichtigt ist. Nicht nur die Produktion von Personenwagen und Treibstoffen braucht viel Energie, sondern auch deren Entsorgung.

J. Minger bezeichnet die Entsorgung in der Schweiz als sehr gut, sodass sie bei der Bemessung nicht ins Gewicht fällt. Zudem fehlen die entsprechenden Energiedaten.

H. Güntensberger gibt zu bedenken, dass in der Schweiz die Personenwagen zwar ein Durchschnittsalter von lediglich 10 Jahren erreichen, danach aber in einem Drittland weiterfahren. Dort emittieren sie Schadstoffe und werden letztlich auch dort entsorgt.

J. Minger schränkt ein, dass die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer aufgrund der Ausgangslage auf die Begünstigung neuer Fahrzeuge ausgerichtet ist.

M. Steiner kritisiert, dass einmal mehr nur der Auto-Bereich steuerlich geschröpft wird.

J. Minger präzisiert, dass mit dieser Vorlage Fahrzeuge mit Gutschriften gefördert und nicht zusätzliche Steuern erhoben werden. Zudem können Umweltbelastungspunkte für sämtliche Güter angewendet werden. Personenwagen sind hierfür nur ein Pilotprojekt.

T. Volken ergänzt, dass Energiemassnahmen auch in anderen Bereichen durchgesetzt werden.

H. Wittenwiler möchte wissen, ob der Fahrplan, der die Umsetzung der Umweltetikette im Jahr 2010 vorsieht, eingehalten werden kann.

J. Minger gibt zu bedenken, dass es immer gewisse Projektrisiken gibt. Verschiedene Interessensgruppen, die von der Umweltetikette betroffen sind, haben unterschiedliche Positionen. Obwohl am Fahrplan festgehalten wird, kann keine Garantie gegeben werden, dass der Umsetzungstermin 2010 auch eingehalten werden kann.

R. Büchel möchte erfahren, ob der Partikelfilter, der in der Vorlage als Ausschlusskriterium für Dieselfahrzeuge vorgesehen ist, für die Bemessungsgrundlage eine grosse Rolle spielt.

J. Minger erachtet den Partikelfilter als sehr wichtig für die Ökologie. In der Schweiz verfügen glücklicherweise bereits über 80 Prozent der Dieselfahrzeuge über einen solchen Filter.

H. Frei erkundigt sich, ob Biogas bei der Umweltetikette seinen ökologisch vorteilhaften Eigenschaften entsprechend berücksichtigt wird.

T. Volken bejaht diese Frage. Die Herstellung wird bei der Umweltetikette integriert, wodurch Gasfahrzeuge bei der Umweltetikette besser gestellt werden als bei der Energieetikette.

H.R. Arta möchte wissen, ob zu erwarten ist, dass beim Systemwechsel von Energie- zur Umweltetikette in etwa die gleichen Fahrzeuge berücksichtigt werden oder ob mit wesentlichen Verschiebungen zu rechnen ist.

J. Minger lässt diese Frage offen. Zum heutigen Zeitpunkt kann nicht gesagt werden, welche Fahrzeuge mit der Umweltetikette besser abschneiden. Sicher ist, dass es nicht die genau gleichen Fahrzeuge sein werden wie mit der Energieetikette.

M. Steiner sieht sich in ihrer Einschätzung bestätigt, dass die Autofahrer finanziell durch den Staat besonders stark belastet werden.

C. Friedl unterstützt die Erklärung von J. Minger. Es können nicht die gleichen Fahrzeuge berücksichtigt werden, da ansonsten der Systemwechsel von der Energie- zur Umweltetikette unnötig wäre.

G. Wick interessiert sich für den Absatzmarkt. Gibt es Angaben zur Anzahl Fahrzeuge und gefahrenen Kilometern? Wie sieht die Verteilung zwischen Privat- und Firmenwagen aus?

T. Volken erklärt, dass in der Schweiz jährlich 82'000 Personenwagen neu in Verkehr gebracht werden. Durchschnittlich legt ein Fahrzeug jährlich rund 15'000 km zurück. Eine Differenzierung in Privat- und Firmenwagen lässt sich aufgrund der Datenlage aber nicht vornehmen.

R. Blumer geht auf den Anteil der begünstigen Fahrzeuge ein. Bei der Energieetikette wird das beste Siebtel in die Energieklasse A eingeteilt. Welche Einteilung ist bei der Umweltetikette vorgesehen?

T. Volken führt aus, dass bei der Energieetikette die Einteilung in die Energieklasse A nach Angebot und die restlichen Klassen nach Ökologie vorgenommen wird. Bei der Umweltetikette wird derzeit diskutiert, absatzorientiert gleich grosse Klassen zu bilden.

H. Güntensberger erkundigt sich, wie die Einteilung für Gewerbefahrzeuge aussieht.

T. Volken erklärt, dass bei der Energieetikette derzeit nur Personenwagen berücksichtigt werden.

H. Hug erachtet die Herstellung von Fahrzeugen als ressourcenintensiv, und sie benötigt viel Energie. Diese Faktoren sollten in der Umweltetikette miteinbezogen werden.

J. Minger erklärt, dass Daten zur Herstellung weder vorhanden sind noch erhoben werden können.

M. Steiner setzt sich deshalb dafür ein, die Energieetikette auch in Zukunft als Bemessungsgrundlage beizubehalten.

J. Minger erklärt, dass der Käufer nur die Kategorie als Ergebnis in Form einer Energieeffizienzkategorie sieht, unabhängig von der Bemessungsgrundlage. Im Gegensatz zur Energieetikette, die sich nur auf CO_2-Emissionen beschränkt, berücksichtigt die Umweltetikette weitere Kriterien wie Lärm, Treibstoffherstellung usw.

V. Frick möchte wissen, was mit den Fahrzeugen passiert, die älter als drei Jahre sind.

J. Minger betont, dass die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer einen positiven Anreiz setzt, möglichst viele emissionsarme Fahrzeuge in Umlauf zu setzen. Diese fahren auch nach drei Jahren weiterhin auf den Strassen.

3. Eintretensdiskussion

K. Keller-Sutter geht auf die Vorlage ein, die auf zwei Motionen des Kantonsrates (42.05.20 und 42.07.24) zurückgeht. An ihrer Herbstversammlung 2007 hat die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) die Besteuerung der Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien empfohlen. Die Umsetzung dieser Besteuerung liegt bei den Kantonen. Der vorliegende Gesetzesentwurf bedeutet keinen kompletten Systemwechsel, sondern viel mehr eine Anpassung des bestehenden Systems nach ökologischen Kriterien. Da die Umweltetikette frühestens 2010 zur Verfügung stehen wird, erachtet es die Regierung als wichtig, heute schon die Voraussetzungen für eine Besteuerung emissionsarmer Fahrzeuge zu schaffen. Hierfür soll als Übergangslösung die Energieetikette beigezogen werden. Der Gesetzesentwurf sieht vor, möglichst einfach von der Energie- auf die Umweltetikette umsteigen zu können.

Damit Personenwagen von der steuerlichen Begünstigung profitieren können, müssen sie neben der Energieklasse A zwei weitere Kriterien erfüllen. Dieselfahrzeuge müssen über einen wirksamen Partikelfilter verfügen, und bei den CO_2-Emissionen wurde ein Grenzwert von 130 g/km eingeführt. Mit diesen zwei Zusatzkriterien wird sowohl der ökologischen Sicht wie auch der gesetzlichen Gleichbehandlung Rechnung getragen. Mit diesen beiden Zusatzkriterien rückt die Bemessungsgrundlage zudem näher an die Umweltetikette.

Personenwagen, welche diese Kriterien erfüllen, sollen für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie für drei weitere Jahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden. Die eingesparten Motorfahrzeugsteuern entsprechen einer durch wissenschaftliche Studien ermittelten Höhe, die durch die Steuerzahlenden als ein spürbarer finanzieller Anreiz wahrgenommen wird. Zudem bilden die rund drei Jahre den unmittelbaren Erwartungshorizont, der eine Vergünstigung in dieser Höhe spürbar macht.

Die vorgesehenen steuerlichen Erleichterungen führen zu Einnahmenausfällen im Strassenfonds. Da die Motorfahrzeugsteuer zweckgebunden in den Strassenfonds fliesst, würde das Geld dem Strassenbau und Unterhalt nicht zur Verfügung stehen. Die Realisierung wichtiger Strassenbauprojekte wäre gefährdet. Die Regierung spricht sich deshalb mit Nachdruck dafür aus, dass diese Ausfälle kompensiert werden. Diese Kompensation soll durch einen Wechsel von der degressiven zur linearen Besteuerung erfolgen. Mit der Einführung des linearen Steuersystems werden nicht nur die Einnahmenausfälle kompensiert, sondern auch eine Lenkungswirkung bei schwereren und somit oftmals emissionsreicheren Fahrzeugen entfaltet. Ausserdem kann durch die Einführung des linearen Steuersystems die einfache Steuer von 270 Franken auf 260 Franken gesenkt werden.

K. Keller-Sutter bittet die kantonsrätliche Kommission, auf die Vorlage einzutreten.

H. Frei erklärt im Namen der CVP Eintreten auf die Vorlage. Wir begrüssen den Emissionsgrenzwert von 130 g/km sowie die Partikelfilterpflicht. Auch die Einführung eines linearen Steuersystems wird befürwortet. Zwar werden mit dem linearen Steuersystem auch grosse Familienwagen stärker belastet, doch wird dieser Wermutstropfen in Kauf genommen. Von einer speziellen Entlastung der Gasfahrzeuge kann zum heutigen Zeitpunkt abgesehen werden, weil Gasfahrzeuge bei der Umweltetikette, die zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt wird, speziell berücksichtigt werden.

H. Wittenwiler hält fest, dass die FDP für Eintreten auf die Vorlage ist. Sie wird aber Zusatzanträge einreichen. Wir sind uns bewusst, dass wir mit dieser Vorlage einen Stein in der Klimapolitik setzen können, wenn auch einen sehr kleinen. Deshalb sind wir der Meinung, dass wir jetzt handeln müssen, obwohl die Umweltetikette frühestens 2010 eingeführt wird. Die Frage einer speziellen Begünstigung von Gasfahrzeugen sollte auf jeden Fall diskutiert werden. Die FDP spricht sich dafür aus, dass die Einnahmenausfälle kompensiert werden und befürwortet die lineare Besteuerung als Kompensationsmassnahme. Ebenso positiv steht sie der rückwirkenden Steuerbefreiung gegenüber. Hingegen stellt sich die Frage, ob die steuerliche Begünstigung verursachergerecht ist. Schliesslich benützen auch emissionsarme Fahrzeuge, obwohl sie während drei Jahren keine Steuern zahlen, die Strassen und nehmen die Dienste der Polizei in Anspruch. Deshalb wird sich die FDP vorbehalten einen Antrag auf eine abgestufte Ermässigung oder auf eine Ermässigung um 50 Prozent anstatt einer völligen Steuerbefreiung zu stellen. Die jeweilige Begünstigung soll flexibel im Gesetz anpassbar sein.

B. Bosshart dankt im Namen der SP für die gute Vorlage und ist überzeugt, dass die Lösung einen spürbaren Einfluss auf die Emissionen haben wird. Die SP erachtet das Vorgehen bei der Bemessungsgrundlage mit Endziel Umweltetikette als gut. Die Höhe und Zeitdauer des Steuerrabattes ist nachvollziehbar und wirkungsvoll. Es stellt sich aber die Frage, ob zusätzlich ein echter Malus eingeführt werden soll. Die SP ist für Eintreten auf die Vorlage.

G. Wick vermisst im Namen der Grünen/EVP den Einbezug des Sicherheitsaspekts bei der Kollision mit schwächeren Verkehrsteilnehmern. Aus pragmatischen Gründen werden die Grünen/EVP aber keine Anträge hierzu stellen. Hingegen werden wir in Bezug auf die steuerliche Begünstigung Anträge stellen. Das Modell des Kantons Luzern sieht vor, auch die emissionsarmen Fahrzeuge mit mindestens 20 Prozent zu besteuern. Im St.Galler Modell hingegen gehen die Pioniere, die schon vor Jahren auf ein emissionsarmes Fahrzeug umgestiegen sind, leer aus. Ausserdem sind in der Vorlage die unternehmerischen Aspekte nicht berücksichtigt, da sich die Geschäftsfahrzeuge vor allem in den Energieklassen B und C befinden. Sämtliche Grossflottenbesitzer sind aber auf attraktive Angebote angewiesen. Eine steuerliche Begünstigung muss abgestuft auch diese Fahrzeuge umfassen, damit auch Unternehmen von der Vorlage profitieren können. Zudem sollten auch Gasfahrzeuge entsprechend gefördert werden. Die Grünen/EVP treten auf die Vorlage ein.

R. Büchel erachtet die Energiepolitik als Sache des Bundes. Die SVP ist deshalb dagegen, dass auf kantonaler Ebene Massnahmen umgesetzt werden, bevor der Bund verbindliche Vorgaben gemacht hat. Die Umweltetikette als Bemessungsgrundlage ist insofern problematisch, als dass Kleinwagen mit Familienvans verglichen werden. Zudem wird bei der Energie- wie auch bei der Umweltetikette die Herstellung wie auch Entsorgung nicht berücksichtigt. Die in der Vorlage vorgesehenen Massnahmen sind global gesehen ohnehin ein Tropfen auf den heissen Stein. Die SVP beantragt deshalb, die Beratungen der Vorlage zu verschieben, bis vom Bund klare Vorgaben zur Umsetzung der Energiepolitik gemacht werden.

Die vorberatende Kommission lehnt den Verschiebungsantrag mit 14:5 Stimmen ab.

Mit 17:2 Stimmen tritt die vorberatende Kommission auf die Vorlage ein.

4. Spezialdiskussion

a) Botschaft

Zusammenfassung

G. Wick spricht sich dafür aus, dass Hybrid- und Gasfahrzeuge in der Vorlage wie auch später im Gesetz explizit als emissionsarme Fahrzeuge erwähnt werden.

K. Keller-Sutter erachtet diese Nennung als problematisch. Auch Hybrid- und Gasfahrzeuge emittieren CO_2. Ausserdem kommen bei weitem nicht alle Fahrzeugtypen mit dieser Antriebsart in die Energieklasse A. Wenn ein Gasfahrzeug der Energieklasse B bevorzugt wird, ein Benzinmotor der Energieklasse B aber nicht, dann entsteht eine rechtsungleiche Behandlung.

1.2. Aktuelle Bestrebungen

R. Blumer erwähnt, dass im Ausland für besonders emissionsreiche Fahrzeuge ein Malus besteht, und möchte wissen, ob die Regierung die Einführung eines Malus für Fahrzeuge der Kategorien E und F geprüft hat.

K. Keller-Sutter erklärt, dass die Forderung nach einem Malus ursprünglich in der Motion enthalten war. Die Regierung schlug aber einen geänderten Wortlaut vor, in dem der Malus gestrichen wurde. Somit bestand kein Auftrag, einen Malus zu prüfen bzw. einzuführen. Die Regierung setzt mit positiven Anreizen auf die Freiwilligkeit und nicht auf den Zwang durch Strafsteuern. Es soll niemand bestraft werden, wenn sein Auto hohe Emissionen hat, sich aber gesetzeskonform verhält, da sein Fahrzeug in der Schweiz ordentlich zugelassen ist.

J. Dudli ist gegen die Einführung eines Malus. Auf nationaler Ebene besteht ein Malus über die Importsteuer.

2. Geltendes Recht
R. Büchel erkundigt sich über die Steuerbelastung im Kanton St.Gallen im Vergleich mit anderen Kantonen.

H.R. Arta verteilt eine Unterlage, in der kantonale Steuerbelastungen miteinander verglichen werden. Bei den Motorfahrzeugsteuern liegt der Kanton St.Gallen mit 103 Indexpunkten nur leicht über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.

M. Steiner erachtet die geplante Steuerbefreiung über drei Jahre als eine rechtsungleiche Behandlung. Personen, die aus finanziellen Gründen nach drei Jahren ihr Fahrzeug nicht wechseln können, werden durch die Steuererhöhung, welche aus dem linearen Steuersystem resultiert, benachteiligt. Dies trifft vor allem Familien und Firmen, die dann in andere Kantone abwandern.

C. Friedl bezweifelt, dass die zusätzliche Belastung durch das lineare Steuersystem, die im Einzelfall verhältnismässig gering ausfällt, jemanden zur Abwanderung in andere Kantone bewegt. Das lineare System dient der Luftverbesserung, weshalb letztlich auch die Familien froh sind, wenn ihre Kinder saubere Luft zum Atmen haben.

R. Büchel befürwortet ein Festhalten an der degressiven Besteuerung.

A. Widmer zeigt sich erstaunt, wie besorgt man sich über die Erhöhung von 20 bis 30 Franken pro Jahr äussert und gleichzeitig bereit ist, für einen Liter Benzin knapp zwei Franken zu zahlen.

C Friedl hält es für wichtig, dass die Ermässigung nicht jedes Jahr neu festgelegt wird, wie dies H. Wittenwiler in seinem Eintretensvotum gefordert hat. Viel mehr kann der Kantonsrat über den Steuerfuss eine Regulierung der Steuereinnahmen vornehmen.

K. Keller-Sutter ergänzt, dass über den Steuerfuss immer eine Feinjustierung möglich ist. Eine Flexibilisierung der Bemessung im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben, wie sie H. Wittenwiler gefordert hat, würde hingegen jedes Mal eine Gesetzesrevision erfordern.

H.R. Arta betont, dass die Bemessungsgrundlage im Gesetz definiert sein muss. Das Gesetz darf nicht so offen formuliert werden, dass der Bürger nicht weiss, woran er eigentlich ist.

H. Wittenwiler hat in seinem Votum die Feinjustierung über den Steuerfuss nicht mitberücksichtigt und wird deshalb seinen Antrag nicht stellen.

J. Dudli erachtet es als wichtig, dass die emissionsarmen Fahrzeuge über die vorgesehenen rund drei Jahre vollständig von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden, damit der Bonus auch als ein positiver Anreiz wirkt.

H. Frei erkundigt sich, welchen Effekt eine Erhöhung des Steuersatzes von 260 Franken auf 270 Franken haben würde.

G. Burger erklärt, dass dies zu Mehreinnahmen von 4.4 Mio. Franken würde. Der Steuerausfall würde somit überkompensiert.

K. Keller-Sutter ergänzt, dass die Regierung aus diesem Grund den Steuersatz von den heute geltenden 270 Franken auf 260 Franken senken will. Die Regierung strebt keine Überdeckung an, sondern eine Kompensation der Einnahmenausfälle.

M. Steiner möchte wissen, wie sich durch die Kompensation die Steuerbelastung ändert.

K. Keller-Sutter erklärt, dass die Steuerbelastung gleich bleibt. Es findet lediglich eine Umlagerung von den leichteren zu den schwereren Fahrzeugen statt.

R. Büchel geht auf die Aussage in der Vorlage ein, dass dem Strassenfonds durch die NFA voraussichtlich weniger Geld zur Verfügung stehen wird. Lässt sich dieser Ausfall beziffern?

H.R. Arta erläutert, dass der Bund mit der NFA von einer projektbezogenen Finanzierung auf eine Globalpauschale gewechselt hat. Dadurch stehen den Kantonen weniger Mittel zur Verfügung. Für den Kanton St.Gallen sind dies schätzungsweise 16 Mio. Franken weniger pro Jahr. Dieser Betrag muss aus dem Strassenfonds kompensiert werden. Diese Frage ist aber unabhängig von der Vorlage. Vielmehr würde eine Nichtkompensation der Einnahmenausfälle durch die steuerliche Begünstigung bedeuten, dass dem Strassenfonds zusätzliche Mittel fehlen, womit strassenbauliche Grossprojekte ernsthaft gefährdet wären.

G. Wick möchte wissen, was passiert, wenn jemand ein Fahrzeug der Effizienzkategorie A besitzt, dessen CO_2-Emissionen mit 131 g/km angegeben sind, das in der Realität aber 10 Prozent weniger CO_2 ausstösst.

H.R. Arta hält fest, dass dieses Fahrzeug nicht von einer steuerlichen Begünstigung profitiert. In jedem Steuersystem gibt es Pauschalisierungen, so kann bei einem Kind das am 31. Dezember geboren ist, in der Steuererklärung ein Abzug geltend gemacht werden, währenddem dies bei einem Kind, das nur einen Tag später auf die Welt kommt, nicht möglich ist. Eine Pauschalisierung, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, ist in ihrer Grobheit legitim. Ausserdem basieren die Kantone in der Berechnung der Steuer auf den Daten des Bundes, so auch beim CO_2-Ausstoss. Sie können nicht selber überprüfen, ob diese Daten der Realität entsprechen.

C. Friedl betont, dass der Nachvollzug schwierig wird, wenn nicht auf die publizierten Daten zurückgegriffen werden kann.

K. Keller-Sutter ergänzt, dass das Strassenverkehrsamt jährlich 500'000 Rechnungen verschickt. In einem solchen Massengeschäft eigene Abklärungen zu treffen, ist schwierig.

G. Wick wirft ein, dass der Bund auf Gas als Treibstoff Steuererleichterungen gewährt, um diese umweltfreundliche Antriebsart zu fördern.

H. Frei gibt zu bedenken, dass dies ein Mitnahmeeffekt ist. Wenn Gasfahrzeuge über den Treibstoff gefördert werden, müssen sie nicht zwingend ebenfalls über die Motorfahrzeugsteuer gefördert werden, insbesondere weil viele Gasfahrzeuge in den Effizienzkategorien B und C eingeteilt sind.

R. Blumer möchte wissen, ob der Begriff der leichten Motorwagen auch die Motorräder umfasst.

H.R. Arta erklärt, dass der Begriff leichte Motorwagen im Strassenverkehrsrecht klar definiert ist. Motorräder gelten nicht als leichte Motorwagen.

C. Friedl fragt, ob man davon ausgehen kann, dass durch den technischen Fortschritt das Bemessungssystem immer strenger wird.

H.R. Arta bestätigt, dass vorgesehen ist, nur die beste Effizienzkategorie zu berücksichtigen. Indem die Energieetikette alle zwei Jahre an den technischen Fortschritt angepasst wir, ist gewährleistet, dass jeweils das beste Siebtel berücksichtigt wird. Somit wird das Bemessungssystem strenger.

M. Steiner erachtet es als problematisch, dass auch Biotreibstoffe gefördert werden, die eigentlich aus Nahrungsmitteln gewonnen werden.

K. Keller-Sutter betont, dass die Herstellung der Treibstoffe nicht Bestandteil der Vorlage ist. Für die Bemessung ist wichtig, welche Emissionen die Fahrzeuge erzeugen, unabhängig davon, ob es sich um einen Benzin-, Diesel- oder Gasantrieb handelt.

S. Heim-Keller legt Wert auf die Feststellung, dass Bioethanol in der Schweiz, im Gegensatz zu Deutschland, aus Abfallprodukten gewonnen wird. Mais wäre für die Herstellung von Bioethanol zu teuer.

L. Egli möchte wissen, ob das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt mit seinem EDV-System für eine steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2008 bereit sein wird.

G. Burger erklärt, dass das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt sein veraltetes EDV-System Mitte dieses Jahres ohnehin ersetzen muss. Für die Besteuerung nach ökologischen Kriterien muss dann ein neues Steuermodul programmiert werden. Der 1. Januar 2009 ist ein sportliches Ziel, aber umsetzbar. Im Übrigen warnt G. Burger davor, Technologien gesetzlich zu verankern, für die derzeit keine klare Definition existiert. Diese Technologien wie beispielsweise Hybrid-Fahrzeuge oder das Chip-Tuning können durch das EDV-System nicht erfasst werden.

L. Egli erkundigt sich, ob sämtliche Kantone mit dem gleichen EDV-Programm arbeiten.

G. Burger führt aus, dass alle Kantone auf ein und dieselbe Bundesapplikation, die unter dem Namen Mofis läuft, zurückgreifen. Aus Mofis beziehen sie die Daten und verarbeiten sie im jeweils eigenen EDV-System.

K. Keller-Sutter ergänzt, dass sich aus diesem Grund die KKJPD für die Energieetikette als Bemessungsgrundlage ausgesprochen hat, weil die notwendigen Daten im Mofis vorhanden sind.

G. Wick gibt zu bedenken, dass Hybrid-Fahrzeuge in anderen Kantonen steuerlich begünstigt werden. Also muss es bei den Daten eine entsprechende Definition von Hybridfahrzeugen geben.

G. Burger erklärt, dass die Energieetikette auch Hybrid-Fahrzeuge umfasst. Die Angaben zur Energieetikette sind im Mofis vorhanden. Wenn der Kanton St.Gallen die Energieetikette als Bemessungsgrundlage einführt, wird er wie die anderen Kantone automatisch auch Hybrid-Fahrzeuge steuerlich begünstigen.

R. Büchel möchte wissen, weshalb bei Wechselschildern vorgesehen ist, dass eine steuerliche Begünstigung nur dann gewährt wird, wenn sämtliche Fahrzeuge von dieser Begünstigung profitieren.

G. Burger erklärt, dass ein Verzicht auf diese Regelung einer Ungleichbehandlung gleichkäme, da dann auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen und einem Wechselschild von der steuerlichen Begünstigung profitieren könnten.

R. Büchel macht beliebt, die Steuern anteilsmässig auf die Fahrzeuge, die ein Wechselschild benutzen, zu verteilen.

H. Frei hält diese Lösung für schwierig umsetzbar, da jeder Fahrzeughalter beweisen müsste, wie weit er mit welchem Fahrzeug gefahren ist. Der administrative Aufwand wäre enorm.

M. Steiner erkundigt sich, weshalb nach der Vernehmlassung drei Kompensationsvarianten verworfen wurden, obwohl sie besser waren.

K. Keller-Sutter erklärt, dass es sich genau umgekehrt verhält. Die drei Varianten wurden verworfen, weil die lineare Besteuerung verglichen mit den anderen drei Varianten als die beste herausstellte.

R. Blumer äussert sein Erstaunen, dass die SVP nicht an der Vernehmlassung teilgenommen hat.

b) Gesetzesentwurf

R. Büchel beantragt, zuerst Art. 12 zu behandeln, weil das Ergebnis dieser Beratung Auswirkungen auf die anderen Artikel hat.

Die vorberatende Kommission stimmt diesem Antrag einstimmig zu.

Artikel 12 Bst. e)

M. Steiner fragt, ob die Fahrzeuge des Bundes früher vollständig begünstigt waren.

F. Gemperle hält fest, dass dieser Punkt auf ein Bundesgerichtsurteil zurückgeht und es sich hier um einen gesetzlichen Nachvollzug handelt.

G. Burger erklärt, dass die Post als staatliches Unternehmen früher keine Strassenverkehrssteuern bezahlt hat. Mit der Liberalisierung ist die Post nun auch auf dem freien Markt tätig. Bei den Tätigkeiten, bei denen die Post im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern steht, muss sie genau gleich Steuern bezahlen. Eine steuerliche Begünstigung wäre wettbewerbsverzerrend. Steuerbefreit bleibt die Post in den Sparten, wo sie weiterhin als Monopolistin tätig ist.

Artikel 12bis

H. Wittenwiler stellt den Antrag, das letzte Wort "erlassen" zu streichen und durch "zu 50 Prozent zu ermässigen" zu ersetzen.
Auch emissionsarme Fahrzeuge benutzen die Strassen, und die Verkehrssicherheit wird auch für sie durch die Polizei sichergestellt. Deshalb sollen auch sie einen finanziellen Beitrag leisten. Zudem ist die vorgesehene Grenze, wer begünstigt wird, sehr scharf gezogen. Personenwagen, die nur knapp unterhalb dieser Grenze liegen, verfehlen den Steuererlass nur knapp und werden überhaupt nicht begünstigt werden. Das ist hart und kann durch eine Steuerreduktion um 50 Prozent ein wenig erträglicher gemacht werden.

H. Güntensberger unterstützt diesen Antrag.

C. Friedl hat zwar ein gewisses Verständnis für diese Argumentation. Wenn aber ein finanzieller Anreiz geschaffen werden soll, dann muss es ein deutlicher sein. Deshalb befürwortet sie den Vorschlag der Regierung. Schliesslich müssen nach drei Jahren auch für emissionsarme Fahrzeuge Steuern gezahlt werden. Somit beteiligen sich auch diese Fahrzeuge an der Strassennutzung und der Verkehrssicherheit.

R. Blumer spricht sich gegen den Antrag Wittenwiler aus. Der von der Regierung vorgesehene Steuererlass ist ein Erlass auf Zeit. Wenn die steuerliche Begünstigung halbiert wird, fällt der Anreiz, ein emissionsarmes Fahrzeug anzuschaffen, noch geringer aus.

J. Bereuter befürwortet aus Überlegungen der Steuergerechtigkeit eine Reduktion anstelle einer Steuerbefreiung. Mit einem Rabatt von schätzungsweise 600 Franken fällt der finanzielle Anreiz zweifellos gering aus. Deshalb wäre eine Ermässigung um 70 Prozent denkbar.

Für J. Dudli muss ein Anreiz spürbar sein. Zudem zahlen auch die Halter emissionsarmer Fahrzeuge verschiedene Steuern, die dem Strassenverkehr zukommen, wie beispielsweise über die Mineralölsteuer.

H. Güntensberger ist von diesem Argument nicht überzeugt, da alle Autofahrer diese Steuern entrichten.

M. Steiner bemängelt, dass die Kompensation durch andere bezahlt werden muss, was einer Strafsteuer gleichkommt. Es sind vor allem Familien und Personen betroffen, die ein grosses Auto benötigen. Aus diesem Grund darf der Steuererlass nicht für die Personen in Frage kommen, die sich alle drei Jahre einen Personenwagen der Energieeffizienzkategorie A leisten können.

G. Wick betont, dass auch die Personen, die ein emissionsarmes Fahrzeug kaufen, eine Leistung erbringen. Wenn nämlich jemand auf Motorenleistung oder Prestige verzichtet, um einen Beitrag an ein sauberes Klima zu leisten, so ist dies ebenfalls eine gesellschaftliche Leistung, wenn auch keine monetäre.

C. Friedl unterstützt dieses Votum.

A. Widmer befürwortet den Vorschlag der Regierung. Wenn sich nämlich eine Person alle drei Jahre ein neues emissionsarmes Fahrzeug kauft, dann soll er auch dafür belohnt werden, denn diese Person bringt neue emissionsarme Fahrzeuge in Umlauf. Je mehr emissionsarme Fahrzeuge auf unseren Strassen verkehren, desto besser.

H. Hug erachtet es als problematisch, die Vorlage zu verwässern, indem ein Steuerrabatt von lediglich 50 Prozent gewährt werden soll.

K. Keller-Sutter stellt fest, dass in der Kommission ein Grundkonsens besteht, die emissionsarmen Fahrzeuge steuerlich zu begünstigen. Gewährt man einen Rabatt von 50 Prozent, sinkt die Anreizwirkung massgeblich. Hingegen sieht die Regierung vor, die Fahrzeuge nur für einen begrenzten Zeitraum steuerlich zu entlasten. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit sehr gering, dass eine Person nach drei Jahren sein emissionsarmes Fahrzeug wechselt, nur um für weitere drei Jahre in den Genuss einer Steuerbefreiung zu kommen.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag Wittenwiler, in Abs. 1 das Wort "erlassen" durch "um 50 Prozent ermässigen", mit 11:7 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

C. Friedl erachtet in Art. 12bis Abs.1 die Formulierung der "besten Effizienz-Kategorie" als problematisch. Sie impliziert die Energieetikette als Bemessungsgrundlage und erschwert den Wechsel zur Umweltetikette auf Verordnungsebene.

H. Frei stellt den Antrag in Art. 12bis Abs. 1 die Formulierung "nach dem energietechnischen Prüfverfahren der besten Effizienz-Kategorie" durch "nach bundesrechtlichen Vorschriften der besten ökologischen Kategorie" zu ersetzen.

H. Wittenwiler bemängelt an diesem Antrag, dass mit diesem Ansatz nur ein Teil der Personenwagen begünstigt wird. Viel mehr soll eine lineare Abstufung vorgenommen werden.

E. Dobler antwortet, dass diese lineare Abstufung erst gemacht werden kann, wenn die Personenwagen nach Umweltbelastungspunkten kategorisiert werden. Er ist zudem nicht glücklich darüber, dass die Energieetikette Gasfahrzeuge und Bioethanol zu wenig berücksichtigt.

H. Wittenwiler geht davon aus, dass über die Bemessungskriterien neu diskutiert wird, sobald die Umweltetikette vorliegt.

G. Wick erachtet als Ziel der Vorlage, einen Paradigmawechsel in der Besteuerung der Personenwagen herbeizuführen. Sobald die Umweltetikette kommt, müssen die Kriterien neu verhandelt werden. Die Vorbehalte von E. Dobler kann er nachvollziehen, da die vorliegende Lösung unbefriedigend ist. In der Schweiz enthält Gas als Treibstoff 10 Prozent CO_2-neutrales Biogas. Deshalb müsste bei einem Gasfahrzeug der Grenzwert für CO_2-Emissionen ebenfalls um 10 Prozent höher liegen und demzufolge 143 g/km betragen.

L. Egli beantragt, im von H. Frei gestellten Antrag "ökologisch" durch "emissionsarm" zu ersetzen, da der Begriff "ökologisch" im Zusammenhang mit Personenwagen fehl am Platz ist.

E. Dobler stellt den Antrag "nach dem energietechnischen Prüfverfahren der besten Effizienz-Kategorie" durch "die einen bestimmten Emissionsgrenzwert nicht überschreiten" zu ersetzen.

K. Keller-Sutter erachtet den Antrag von H. Frei als den klarsten. Er öffnet den Weg zur Umweltetikette. Sie warnt davor, ein Modell zu entwickeln, das es noch nicht gibt. Das Votum von H. Wittenwiler bezieht sich auf die KeeF. Diese sind aber noch nicht ausgearbeitet. Der Antrag von E. Dobler, den Emissionsgrenzwert als Bemessungsgrundlage zu nehmen, versperrt den Weg zur Einführung der Umweltetikette, da diese verschiedene Faktoren einbeziehen wird.

F. Gemperle gibt bekannt, in welcher Reihenfolge über die verschiedenen Anträge abgestimmt wird. In einem ersten Schritt wird der Antrag Frei ("ökologisch") dem Antrag Egli ("emissionsarm") gegenübergestellt. Im zweiten Schritt wird der siegreiche Antrag dem Antrag Dobler (Emissionsgrenzwert) gegenübergestellt.

Die vorberatende Kommission spricht sich mit 10:5 Stimmen bei einer Enthaltung für den Antrag Egli aus.

G. Wick stellt den Ordnungsantrag, die Formulierung des Artikels an das Departement zurückzugeben mit dem Auftrag, eine passendere Formulierung auszuarbeiten.

H.R. Arta bezweifelt, dass es eine bessere Formulierung als "ökologisch" gibt.

Die vorberatende Kommission spricht sich mit 5:13 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen den Ordnungsantrag Wick aus.

R. Blumer stellt einen Antrag auf Rückkommen und einen zweiten Antrag, den Randtitel von "ökologische Fahrzeuge" auf "emissionsarme Fahrzeuge" zu ändern.

H. Frei gibt zu bedenken, dass die Redaktionskommission eine solche Unterscheidung ohnehin korrigieren wird.

G. Wick erkundigt sich, welche Faktoren der Begriff "emissionsarm" nicht umfasst.

F. Gemperle erklärt, dass man dies zum heutigen Zeitpunkt noch nicht weiss.

Die vorberatende Kommission spricht sich mit 8:6 Stimmen bei 5 Enthaltungen für den Rückkommensantrag Blumer aus.

Die vorberatende Kommission spricht sich mit 13:5 Stimmen bei 1 Enthaltung dafür aus, den Randtitel auf "emmissionsarme Fahrzeuge" zu ändern.

B. Bosshart stellt den Antrag, im Gesetzestext im Zusammenhang mit Fahrzeugen den Begriff "ökologisch" zu verwenden, hingegen im Zusammenhang mit den Kriterien den Begriff "emissionsarm" zu nehmen.

H. Frei gibt zu bedenken, dass dies gesetzesredaktionell nicht möglich sein wird.

E. Dobler fragt sich, ob es in Art. 12bis Abs. 3 die Bst. a) und b) überhaupt braucht, wenn die Umweltetikette eingeführt ist.

H.R. Arta erklärt, dass diese beiden Bst. dann nicht mehr notwendig sind, es aber keine Rolle spielt, wenn sie weiterhin aufgeführt bleiben.

R. Blumer stellt den Antrag, in Art. 12bis Abs. 1 am Begriff "ökologisch" (ursprünglicher Antrag Frei) weiterhin festzuhalten.

In der Eventualabstimmung zieht die vorberatende Kommission mit 10 Stimmen den Begriff "ökologisch" dem Begriff "emissionsarm" (9 Stimmen) vor.

F. Gemperle fasst die Ergebnisse der verschiedenen Beschlüsse zusammen. Der Randtitel lautet neu "emissionsarme Fahrzeuge". Art. 12bis hat folgenden bereinigten Wortlaut: Für leichte Motorwagen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung im Kanton St.Gallen nach den bundesrechtlichen Vorschriften der besten ökologischen Kategorie zugehören, wird die einfache Steuer im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen.

H. Wittenwiler beantragt, Art. 12bis Abs. 1 mit der Formulierung "gemäss Energieetikette des Bundes" zu ergänzen.

K. Keller-Sutter gibt zu bedenken, dass bei dieser Ergänzung die Regierung nach der Entwicklung der Umweltetikette eine neue Vorlage bringen muss, um auf die Umweltetikette wechseln zu können. Dies führt zu Verzögerungen, ohne dass ein Mehrwert entsteht.

H. Wittenwiler spricht sich in diesem Fall für eine lineare Abstufung der Vergünstigung über die Effizienzklassen aus.

H.R. Arta sieht im Vorschlag Wittenwiler das Risiko, dass eine Vollzugslücke entstehen wird, wenn die Energieetikette durch die Umweltetikette abgelöst wird und die Umweltetikette eingeführt wird, die aber heute noch nicht bekannt ist. Für die Zeit, bis eine neue Gesetzesvorlage ausgearbeitet werden könnte, gäbe es keine Bemessungsgrundlage und somit auch keine steuerliche Begünstigung.

G. Wick unterstützt dieses Argument.

H. Wittenwiler zieht seinen Antrag zurück.

E. Dobler erklärt seinen Antrag, als Bemessungsgrundlage nur den Emissionsgrenzwert zu nehmen. Auf diese Weise könnten Gasfahrzeuge verstärkt berücksichtigt werden, was mit der vorliegenden Regelung nicht möglich ist.

B. Bosshart ist gegen diesen Antrag. Die Energieetikette umfasst weit mehr als den blossen Emissionsgrenzwert.

G. Burger gibt zu bedenken, dass mit einer Regelung über den Emissionsgrenzwert mehrere Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse B steuerlich begünstigt würden.

C. Friedl fordert, den Antrag Dobler abzulehnen.

E. Dobler möchte mit seinem Antrag nicht die Umweltetikette beerdigen, ist aber der Meinung, dass die Energieetikette ungerecht ist.

G. Wick gibt zu bedenken, dass die Gasfahrzeuge, die E. Dobler begünstigt sehen will, mit der Umweltetikette ohnehin verbessert berücksichtigt werden.

K. Keller-Sutter hat nichts dagegen, dass Gasfahrzeuge gefördert werden sollen, aber nicht auf die vorgeschlagene Weise. Mit einer Beschränkung auf den Emissionsgrenzwert wird nicht nur die Energieetikette beerdigt, sondern stirbt das gesamte Bemessungssystem. Der Antrag Dobler bedeutet einen deutlichen Rückschritt.

H. Wittenwiler hegt Sympathien für Gasfahrzeuge.

K. Keller-Sutter macht deutlich, dass von der Steuer befreit werden soll, wer ein Fahrzeug in der Energieeffizienzklasse A besitzt. Zusätzlich wurden zwei weitere Einschränkungen eingeführt. Auch Gasfahrzeuge werden nach diesen Kriterien bemessen und kommen bis auf zwei Ausnahmen nicht in die Effizienzklasse A.

G. Wick erklärt, dass in der Schweiz der Treibstoff Gas immer 10 Prozent CO_2-neutrales Biogas enthält und somit eine andere Bemessung gelten muss.

H.R. Arta warnt vor einer Vermischung der Fragestellungen. Hier diskutieren wir die Frage des Emissionsgrenzwerts. Eine andere Frage bezieht sich auf die Privilegierung von Gasfahrzeugen.

E. Dobler erklärt, dass er den Antrag zum Emissionsgrenzwert nur gebracht hat, um Gasfahrzeuge zu privilegieren.

R. Blumer betont die Wichtigkeit, an der Energieetikette festzuhalten.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag Dobler, in Abs. 1 Emissionsgrenzwerte als Bemessungsgrundlage festzusetzen, mit 17:2 Stimmen ab.

Die vorberatende Kommission spricht sich für den ursprünglichen Antrag Frei, in Abs. 1 "besten Effizienz-Kategorie" durch "besten ökologischen Kategorie" zu ersetzen, mit 13:5 Stimmen bei 1 Enthaltung aus.

J. Dudli fragt, ob in Art. 12bis Abs. 3 die Regelung der Höhe und Dauer notwendig ist, wo sie doch bereits in Abs. 1 geregelt ist. Ist es ausserdem möglich, in der Verordnung einen speziellen Emissionsgrenzwert für Gasfahrzeuge einzuführen?

H.R. Arta erachtet diese Regelung in der Verordnung prinzipiell als möglich. Die Regelung von "Höhe und Dauer" in Abs. 3 ist hingegen in der Tat überflüssig.

M. Steiner möchte wissen, ob nun der gesamte Absatz 3 gestrichen wird.

K. Keller-Sutter verneint dies. Nur die Formulierung "Höhe und Dauer" wird gestrichen.

G. Burger geht auf eine allfällige Förderung der Gasfahrzeuge ein. Im Moment gibt es in der Energieeffizienzklasse A zwei Fahrzeuge. Zwei weitere Gasfahrzeuge, die in der Effizienzklasse B sind, emittieren 138 g/km. Alle anderen Gasfahrzeuge weisen CO_2-Emissionen über 168 g/km auf. Da, wie G. Wick ausgeführt hat, 10 Prozent des Treibstoffes für Gasfahrzeuge CO_2-neutral ist, müsste der Emissionsgrenzwert für Gasfahrzeuge 143 g/km betragen. Wenn nun in der Verordnung geregelt wird, dass Gasfahrzeuge 10 Prozent mehr CO_2 emittieren können, um in den Genuss einer steuerlichen Begünstigung zu kommen, betrifft dies lediglich zwei weitere Fahrzeugtypen. Lohnt sich der Aufwand?

K. Keller-Sutter schlägt vor, über den Grundsatz zu diskutieren, ob Gasfahrzeuge speziell begünstigt werden sollen. Sollte die Kommission diesem Grundsatz zustimmen, kann eine Formulierung über einen Zirkularbeschluss verabschiedet werden.

H.R. Arta macht beliebt, eine allfällige Spezialförderung der Gasfahrzeuge in einem neuen Art. 12^{quater} mit Randtitel Gasfahrzeuge zu regeln und dort einen Emissionsgrenzwert von 143 g/km festzulegen.

C. Friedl befürwortet eine flexiblere Formulierung der Festlegung eines Emissionsgrenzwerts plus 10 Prozent anstatt einer absoluten Zahl.

H. Frei ist gegen eine spezielle Förderung der Gasfahrzeuge, da durch sie auch Fahrzeuge gefördert werden, die in der Energieeffizienzkategorie B sind. Dadurch wird die Bemessungsgrundlage der Energieetikette verwässert.

R. Büchel befürwortet, dass gemessen werden soll, was auch real emittiert wird.

Die vorberatende Kommission lehnt den Grundsatz, Gasfahrzeuge speziell zu fördern und separat zu regeln mit 11:8 Stimmen ab.

C. Friedl stellt den Antrag, Abs. 3 Bst. b (Dieselfahrzeuge ohne wirkungsvollen Partikelfilter) unter Abs. 1 anzuhängen.

J. Bereuter stellt den Ordnungsantrag, Abs. 3 neu zu formulieren und auf die Aufzählung zu verzichten.

Dem Ordnungsantrag wird stattgegeben und H.R. Arta präsentiert eine neue Formulierung.

R. Blumer beantragt, in Abs. 2 den Begriff "ökologisch" zu streichen. Im neu formulierten Abs. 3 soll die Formulierung "Höhe und Dauer" gestrichen werden.

Die vorberatende Kommission stimmt den beiden Anträgen Blumer einstimmig zu.

C. Friedl stellt den Antrag, die Bestimmung zu den Dieselfahrzeugen in Abs. 1 zu verschieben. Zudem erkundigt sie sich, ob bei den Partikelfiltern der Zusatz "wirkungsvoll" notwendig ist.

G. Burger führt aus, dass dieser Zusatz essentiell ist. Serienmässig ab Werk eingebaute Partikelfilter haben einen Wirkungsgrad von über 90 Prozent. Es werden aber auch Billig-Partikelfilter angeboten, deren Wirkungsgrad lediglich 15 Prozent beträgt. Würde nun eine Person ihr Fahrzeug mit einem solchen schlechten Partikelfilter nachrüsten, könnte sie eine Steuerbefreiung geltend machen. Deshalb muss die Partikelfilter-Bestimmung mit dem Zusatz wirkungsvoll versehen werden.

K. Keller-Sutter ergänzt, dass auf Verordnungsebene der Begriff "wirkungsvoll" ohnehin näher definiert werden muss. Materiell ändert sich am Gesetz aber nichts.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag Friedl mit 13:2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Artikel 12ter

R. Büchel stellt den Antrag, die Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge um 50 Prozent zu ermässigen, anstatt wie vorgesehen für drei Jahre vollständig zu erlassen.

H.R. Arta macht in diesem Fall beliebt, den gesamten Art. 12ter im Nachtrag zu streichen, da Elektrofahrzeuge schon heute von einer steuerlichen Ermässigung in der Höhe von 50 Prozent profitieren.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag, Art. 12ter im Nachtrag zu streichen, mit 10:9 Stimmen ab.

R. Blumer beantragt, in einem neuen Art. 12^{quater} ein Malussystem für Fahrzeuge der Energieeffizienzkategorie F und G einzuführen, in dem Fahrzeuge dieser beiden Effizienzkategorien doppelt besteuert werden.

M. Steiner erachtet dieses Malussystem als so rigoros, dass die Halter von Fahrzeugen in diesen Effizienzkategorien aus dem Kanton St.Gallen vertrieben werden. Der Antrag Blumer ist abzulehnen.

H. Wittenwiler weist darauf hin, dass mit dem linearen Steuersystem bereits eine Verschlechterung eingeführt ist.

K. Keller-Sutter betont, dass die Regierung den Schwerpunkt auf positive Anreize setzen und nicht bestrafen will. Auch Fahrzeuge der Kategorien F und G erfüllen die gesetzlichen Bestim-

mungen in der Schweiz und sind für den Strassenverkehr zugelassen. Deshalb bittet sie, den Antrag abzulehnen.

G. Wick kann dem Antrag Blumer nur dann zustimmen, wenn ausschliesslich Fahrzeuge der Effizienzklasse G doppelt besteuert werden.

R. Blumer ist einverstanden, seinen Antrag auf Fahrzeuge der Effizienzklasse G einzuschränken, um Brücken schlagen zu können. Der Antrag lautet somit, dass Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse G, die neu in Verkehr gesetzt werden, doppelt besteuert werden sollen.

A. Widmer wendet ein, dass dann die Vorlage nicht mehr finanzneutral ist.

G. Burger pflichtet dem bei und beziffert die Mehreinnahmen mit schätzungsweise 400'000 Franken jährlich.

H. Güntensberger möchte wissen, wie solche Fahrzeuge nach einem Kantonswechsel besteuert werden.

G. Burger erklärt, dass die erste Inverkehrsetzung unabhängig vom Kantonswechsel ist.

R. Blumer präzisiert, dass alle Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2009 in Verkehr gesetzt werden, vom Malus betroffen sein sollen. Die Mehreinnahmen können jährlich über den Steuerfuss reguliert werden, um das Malussystem finanzneutral zu gestalten.

J. Dudli sieht bei der Förderung emissionsarmer Fahrzeuge das Ziel in einem positiven Anreizsystem und nicht in einer Bestrafung durch einen Malus.

H. Hug ist der Meinung, dass die Vorlage diesbezüglich nicht geändert werden soll.

K. Keller-Sutter weist darauf hin, dass der Kanton St.Gallen bei den Motorfahrzeugsteuern ohnehin nicht zu den günstigsten gehört. Die Einführung eines Malus würde dies noch verschärfen.

Der Antrag, einen Malus für Fahrzeuge der Effizienzkategorie G einzuführen, lehnt die vorberatende Kommission mit 14:5 Stimmen ab.

Artikel 11

R. Büchel beantragt, die degressive Besteuerung zu belassen und dafür für leichte Motorwagen eine einfache Steuer von 270 Franken festzusetzen. Auf diese Weise sollen Familienwagen und Personen, die auf schwere Wagen angewiesen sind, nicht zusätzlich besteuert werden.

H.R. Arta führt aus, dass der Antrag Büchel bedeutet, Art.11 im Nachtrag zu streichen, da der Antrag gleichbedeutend mit der heutigen Regelung ist. Diese führt aber dazu, dass dem Strassenfonds schätzungsweise 5 Mio. Franken fehlen würden.

R. Büchel ändert seinen Antrag insofern ab, dass die einfache Steuer 280 Franken betragen soll bei einem degressiven Steuersatz.

R. Blumer fordert, diesen Antrag abzulehnen. Mit einem degressiven Steuersatz werden Fahrzeuge mit höheren Emissionswerten begünstigt. Dies ist ein falscher Ansatz.

A. Widmer bemängelt, dass durch eine Erhöhung der einfachen Steuer auf 280 Franken, leichte Personenwagen verstärkt belastet werden, obwohl sie in der Regel zu den emissionsärmeren gehören. Dies widerspricht der Stossrichtung, emissionsarme Fahrzeuge steuerlich zu entlasten.

K. Keller-Sutter ist dankbar für dieses Votum. Mit dem Antrag Büchel würden alle Fahrzeuge höher besteuert. Letztlich kommt dieser Antrag einer generellen Steuererhöhung gleich. Mit der linearen Besteuerung kann hingegen die einfache Steuer gesenkt werden und leichte Fahrzeuge zusätzlich entlastet werden.

Den Antrag Büchel, die einfache Steuer auf 280 Franken zu heben und den Steuersatz degressiv zu gestalten, lehnt die vorberatende Kommission mit 16:2 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

C. Friedl erkundigt sich, wieso der Steuersatz nicht auch für die übrigen Fahrzeuge linear ausgestaltet wird.

K. Keller-Sutter erklärt, dass es sich bei den übrigen Fahrzeugen um solche handelt, für die keine Energieeffizienzkategorien existieren. Sie können somit nicht von einer steuerlichen Begünstigung profitieren. Zu diesen Fahrzeugen gehören beispielsweise Lastwagen. Diese werden nach ihren Emissionsnormen (EURO-II bis EURO-IV) in unterschiedliche LSVA-Kategorien eingeteilt.

H.R. Arta ergänzt, dass die Formulierung in Art.11 Abs. 2 aus rechtstechnischen Überlegungen so gewählt wurde.

R. Blumer möchte wissen, ob ein lineares Steuersystem nicht für Motorräder angewendet werden kann.

H.R. Arta ergänzt, dass besonders Motorräder von einem linearen Steuersystem und der tieferen einfachen Steuer profitieren würden, da sie verglichen mit Personenwagen leichter sind.

Abschnitt II.

J. Dudli erwähnt, dass in diesem Abschnitt die Fahrzeuge mit dem Zusatz "ökologisch" bezeichnet werden.

L. Egli beantragt den Begriff "ökologisch" zu streichen.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Streichungsantrag einstimmig zu.

R. Büchel beantragt analog zu seinem Antrag bei Art. 12bis, die einfache Steuer um 50 Prozent zu ermässigen.

H.R. Arta weist darauf hin, dass in diesem Fall eine Rechtsungleichheit entstehen würde, da unter Art. 12bis die emissionsarmen Fahrzeuge für drei Jahre von der einfachen Steuer befreit werden.

R. Büchel zieht seinen Antrag zurück.

5. Schlussabstimmung

Die vorberatende Kommission beantragt dem Kantonsrat mit 14:5 Stimmen, den IV. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zu genehmigen.

6. Medienmitteilung

Die vorberatende Kommission beschliesst einstimmig, eine Medienmitteilung zu verbreiten.

Das Sicherheits- und Justizdepartement wird eine Medienmitteilung entwerfen und sie dem Kommissionspräsidenten vorlegen.

7. Bestimmung des Kommissionssprechers

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

8. Allgemeine Umfrage

H. Wittenwiler erkundigt sich, ob zu dieser Vorlage eine Eintretensdebatte vorgesehen ist.

K. Keller-Sutter erklärt, dass das Präsidium des Kantonsrats eigentlich keine Eintretensdebatte geplant hat. Da in der vorberatenden Kommission die SVP in der Schlussabstimmung gegen den Gesetzesentwurf gestimmt hat, wird es mit grosser Wahrscheinlichkeit zu einer Eintretensdebatte kommen.

H. Wittenwiler fand es positiv, dass in der Spezialdiskussion zuerst Art. 12 behandelt wurde.

F. Gemperle schlägt vor, dem Präsidium des Kantonsrats mitzuteilen, dass die vorberatende Kommission den Wunsch geäussert hat, dass im Kantonsrat zuerst Art. 12 beraten wird.

Die vorberatende Kommission ermächtigt den Kommissionspräsidenten mit 18:0 Stimmen bei einer Enthaltung, den Wunsch an das Präsidium des Kantonsrates zu richten, Art. 12 zuerst zu beraten.

St.Gallen, 14. Mai 2008/vs/vs

Der Präsident der vorberatenden Kommission	Der Protokollführer
Felix Gemperle	Dr. Vit Styrsky