



14. April 2009

---

## **05.309 Standesinitiative des Kantons Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene**

Vorentwurf und erläuternder Bericht der Kom-  
mission für Umwelt, Raumplanung und Energie  
des Ständerates

Auswertung der Vernehmlassung

---

Oberzolldirektion (OZD)  
im Auftrag der  
Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-S)

## **Inhaltsverzeichnis**

1	ZUM VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN.....	3
1.1	EINLEITUNG INS THEMA .....	3
1.2	VORGESCHLAGENE ÄNDERUNG DES AUTOMOBILSTEUERGESETZES .....	3
2	BEURTEILUNG .....	5
2.1	GRUNDSÄTZLICHE HALTUNG ALLER GRUPPIERUNGEN .....	6
2.1.1	Zustimmung zum Kommissionsvorschlag .....	6
2.1.2	Zustimmung zum Kommissionsvorschlag mit Vorbehalten .....	6
2.1.3	Ablehnung des Kommissionsvorschlags ohne Alternative .....	6
2.1.4	Ablehnung des Kommissionsvorschlags mit Gegenvorschlag.....	6
2.2	AUSWERTUNG DER VERNEHMLASSUNG NACH THEMEN.....	6
2.2.1	Varianten .....	6
2.2.2	Bewertungssystem .....	7
2.2.3	Mitwirkung der Kantone beim Vollzug .....	7
3	ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE DER VERNEHMLASSUNGSTEILNEHMER ZUM GESETZESTEXT .....	7
4	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....	8

# 1 Zum Vernehmlassungsverfahren

Am 30. November 2005 reichte der Kanton Bern eine Standesinitiative ein, welche die Förderung emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge beabsichtigt. Umweltfreundliche Fahrzeuge sollen steuerlich begünstigt werden, indem die auf Bundesebene erhobene Automobilsteuer angepasst wird. Die Steuer soll die Energieeffizienz, den Schadstoffausstoss und allfällige weitere ökologische Kriterien einbeziehen. Die Standesinitiative verlangt, dass die Gesetzesänderung haushaltsneutral erfolgen soll. In diesem Zusammenhang soll auch das System der Energieetikette verbessert werden.

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (hiernach: die Kommission) hat dazu am 13. November 2008 einen Vorentwurf und einen Erläuternden Bericht in die Vernehmlassung geschickt.

## 1.1 Einleitung ins Thema

Das Anliegen der Standesinitiative wird auf Gesetzesstufe im Automobilsteuergesetz umgesetzt. Danach soll bei der erstmaligen Zulassung eines besonders energieeffizienten und emissionsarmen Automobils ein Bonus ausgerichtet werden. Die finanziellen Mittel für die Bonuszahlungen stammen aus den Mehreinnahmen, die durch eine Erhöhung des Steuersatzes von heute 4 auf neu 8 Prozent erzielt werden. Das Bonus-Modell ist somit haushaltsneutral. Als Kriterium für die Definition der zu fördernden Automobile bietet sich die zu entwickelnde Umweltetikette an. Der Bonus setzt sich aus zwei unabhängigen Teilen zusammen: Der Effizienz-Bonus wird dann ausbezahlt, wenn das Fahrzeug der Energieeffizienzkategorie A oder B angehört. Anspruch auf den Umwelt-Bonus besteht dann, wenn die Umweltbelastung des Fahrzeugs unterhalb einer bestimmten Limite liegt. Der volle Bonus wird fällig, wenn das Fahrzeug in der Kategorie A ist und das Umweltkriterium erfüllt. Daneben gibt es vier weitere Kombinationsmöglichkeiten, welche zum Bezug eines reduzierten Bonus berechtigen: das Fahrzeug gehört der Kategorie B an und erfüllt die Umweltlimite, das Fahrzeug gehört der Kategorie A oder B an, erfüllt die Umweltlimite jedoch nicht, oder das Fahrzeug erfüllt die Umweltlimite, gehört aber weder zur Kategorie A noch zur Kategorie B. Die Bonuskriterien und die Höhe der Boni sollen alle zwei Jahre geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Zusätzlich schlägt die Kommission neben dem geltenden Recht als bevorzugte Lösung in Bezug auf den Anwendungsbereich des AStG zwei Varianten vor. Die Variante A sieht eine vor allem aus verwaltungsökonomischen Gründen sinnvolle Streichung der leichten Nutzfahrzeuge (Stückgewicht bis 1 600 kg) aus dem Gesetz vor. Mit der Variante B hingegen werden Fahrzeuge mit einem Stückgewicht von bis zu 3 500 kg in die Steuer einbezogen.

## 1.2 Vorgeschlagene Änderung des Automobilsteuergesetzes

### *Ingress*

gestützt auf die Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d, 74 Absatz 2 und 89 Absatz 3 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,

### 3. Abschnitt: Steuersatz und Verwendung des Steuerertrags

#### *Art. 13 Steuersatz*

Die Steuer beträgt 8 Prozent.

---

<sup>1</sup>

**Art. 13a** Verwendung des Steuerertrags (*neu*)

<sup>1</sup> Der Bund verteilt die Hälfte der Steuereinnahmen, einschliesslich der Zinsen, nach Abzug der Vollzugskosten, an die Halter und Halterinnen von energieeffizienten und emissionsarmen Automobilen. Die Verteilung erfolgt in Form von Bonuszahlungen nach der erstmaligen Zulassung der Automobile.

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten des Bonussystems.

**Art. 13b** Kriterien zur Bewertung der energieeffizienten und emissionsarmen Automobile (*neu*)

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation legt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement, nach Anhörung der interessierten Kreise und gestützt auf die internationale und technische Entwicklung die Kriterien für die Bewertung der energieeffizienten und emissionsarmen Automobile fest.

<sup>2</sup> Es erstellt ein Verzeichnis der Automobile nach Absatz 1.

**Art. 13c** Bonusbeträge (*neu*)

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Finanzdepartement legt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation alle zwei Jahre die Bonusbeträge fest.

<sup>2</sup> Die Bonusbeträge können bereits nach einem Jahr angepasst werden, falls der Stand der Spezialfinanzierung per Ende der Abrechnungsperiode um mehr als 5 Prozent des gesamten Steuerertrags von null abweicht.

II

*Übergangsbestimmung*

Für Automobile, die vor Inkrafttreten der Änderung vom ... dieses Gesetzes versteuert worden sind, werden keine Bonuszahlungen verteilt.

III

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

*Variante A (Ausschluss der leichten Nutzfahrzeuge aus dem Geltungsbereich des AStG)*

**Art. 1** Grundsatz

Der Bund erhebt eine Automobilsteuer (Steuer) auf Automobilen für den Personentransport.

**Art. 2** Begriffe

Als Automobile für den Personentransport im Sinne dieses Gesetzes gelten Personenautomobile und andere hauptsächlich zum Befördern von bis zu neun Personen gebaute Automobile, einschliesslich «Breaks» und Rennwagen (Zolltarifnummern 8703.1000-9030<sup>2</sup>);

*Artikel 13, 13a, 13b und 13c gemäss Hauptvariante*

*Variante B (Einbezug von Automobilen bis 3500 kg in den Anwendungsbereich des AStG)*

**Art. 2 Abs. 1**

<sup>1</sup> Als Automobile für den Personen- oder Warentransport im Sinne dieses Gesetzes gelten:

---

<sup>2</sup> SR 632.10 Anhang

- a. Automobile zum Befördern von zehn Personen oder mehr, einschliesslich Fahrer, mit einem Gesamtgewicht bis zu 3500 kg (Zolltarifnummern 8702.1010-9020<sup>3</sup>);  
 b. Personenautomobile und andere hauptsächlich zum Befördern von Personen gebaute Automobile (andere als solche nach Bst. a), einschliesslich «Breaks» und Rennwagen (Zolltarifnummern 8703.1000-9030);  
 c. Automobile zum Befördern von Waren, mit einem Gesamtgewicht bis zu 3500 kg (Zolltarifnummern 8704.2110, 2120 und 2130, 3110, 3120 und 3130, 9010, 9020 und 9030).

Artikel 13, 13a, 13b und 13c gemäss Hauptvariante

## 2 Beurteilung

Tabelle 1. Gruppierung der Vernehmlassungsteilnehmer

	Eingeladen	Eingegangene Stellungnahmen	Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen
Kantone und Kantonskonferenzen	30	25	-
Politische Parteien	14	7	-
Wirtschafts- und Industrieverbände	14	9	4
Umweltorganisationen	5	3	6
Weitere Interessenten	19	14	4
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>58</b>	<b>14</b>

Tabelle 2. Beurteilung durch die Vernehmlassungsteilnehmer

	Ein- gegangen	JA	JA, aber	NEIN, aber	NEIN	Enthaltung
Kantone und Kantonskonferenzen	25		23		2	-
Politische Parteien	7		4		3	-
Wirtschafts- und Industrieverbände	13		2		9	2
Umweltorganisationen	9		3		6	-
Weitere Interessenten	18	1	9		8	
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>1</b>	<b>41</b>		<b>28</b>	<b>2</b>

Legende:      JA:                      Zustimmung in vollem Umfang  
                   JA, aber:                Zustimmung mit Vorbehalten  
                   NEIN, aber:              Ablehnung, jedoch zu Kompromiss bereit  
                   NEIN:                      Ablehnung

<sup>3</sup> SR 632.10 Anhang

## 2.1 Grundsätzliche Haltung aller Gruppierungen

### 2.1.1 Zustimmung zum Kommissionsvorschlag

Dem vorgeschlagenen Bonus-System ohne jegliche Einwände hat lediglich die BFU zugestimmt (ohne detaillierte Stellungnahme).

### 2.1.2 Zustimmung zum Kommissionsvorschlag mit Vorbehalten

Im Grundsatz stimmen die Kantone mit zwei Ausnahmen zu. Auf breite Kritik stossen das Bonusmodell und das Bewertungssystem. Verlangt werden insbesondere eine Einschränkung der Kompetenz des Bundesrates (d.h. eine umfangreichere Regelung auf Gesetzesstufe) und teilweise ein zusätzlicher Malus. Bezweifelt wird die Aussage, dass das Bonus-System keinen Mehraufwand für die Kantone zur Folge hat.

KKJPD, Kantone VD, ZG, ZH, TI, NE, SZ, NW, BL, TG, UR, BS, SH, VS, OW, AR, SO, JU, GL, AG, BE, SG, FR; **insgesamt 23 Stellungnahmen**

Mit den gleichen Vorbehalten stimmen ebenfalls zu: CVP, SP, EDU und EVP, SGB, VSG, EKL, aquanostra, ARPEA, kf, e-mobile, FRC, SKS, ASA, SSV, infovel, Krebsliga, Lungenliga; **insgesamt 18 Stellungnahmen**

### 2.1.3 Ablehnung des Kommissionsvorschlags ohne Alternative

Generell abgelehnt wird der Kommissionsvorschlag von folgenden Vernehmlassungsteilnehmern.

Kantone GR und AI; FDP, SVP; SGemeindeV, Centre Patronal, autoschweiz, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, SGV-USAM, SAB, SBV, AGVS, IGWV, **insgesamt 17 Stellungnahmen**

Argumente für ein Nein:

Marktverzerrung, zu aufwändig/bürokratisch, zu geringe Wirkung, falsche Anreize, Benachteiligung Bergregionen, Eingriff in die Wahlfreiheit.

Zu bemerken ist, dass auch diese Kreise staatliche Massnahmen zur Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen nicht grundsätzlich ablehnen. Erwähnt wird etwa eine aus dem umliegenden Ausland bekannte Verschrottungsprämie. Entsprechende parlamentarische Vorstösse sind hängig. Eine Sistierung der Automobilsteuer ist vom Nationalrat in der Frühjahrsession abgelehnt worden (Motion SVP 08.3860).

### 2.1.4 Ablehnung des Kommissionsvorschlags mit Gegenvorschlag

Insbesondere die grossen Umweltverbände und der VCS lehnen das Bonus-System ebenfalls grundsätzlich ab. Die Argumente decken sich teilweise mit denjenigen unter Ziffer 2.1.3 (falsche Anreize, Missverhältnis zwischen Aufwand und Wirkung). Sie schlagen ein komplett anderes System mit handelbaren Verbrauchsgutschriften für Neuwagen vor. Dieses ist der Öffentlichkeit im Januar 2009 vorgestellt worden.

GP, ökozentrum, VCS, greenpeace, WWF, VFMF, AEFU, pronatura, SES, FW, JF **insgesamt 11 Stellungnahmen**

## 2.2 Auswertung der Vernehmlassung nach Themen

### 2.2.1 Varianten

Zu den Varianten hat sich nur ein Teil der Vernehmlassenden geäussert.

Variante A: Kantone BE, AG, JU, SO, AR, VS, BS, TG, BL, NW, NE, ZH und GR; ASA, **insgesamt 14 Stellungnahmen.**

Variante B: Kantone VD, ZG, SG, GL und UR; SP, EVP, SGB, SSV, **insgesamt 9 Stellungnahmen.**

### **2.2.2 Bewertungssystem**

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmer kritisieren die Kompliziertheit des Bonus-Modells. Bemängelt wird einerseits die grosse Zahl von Bonuskategorien und möglichen Bonusbeträgen, andererseits die Bewertungsgrundlage, d.h. die Bewertung der Fahrzeuge aufgrund ihrer Umweltbelastung und ihrer Energieeffizienz. Die vorgeschlagene Kombination von Energieeffizienz und Umweltbelastungspunkten (duales System) als Kriterium für die Bonusberechtigung wird vielfach als zu kompliziert empfunden und deshalb abgelehnt.

Weil das Bonussystem auf der zu entwickelnden Umweltetikette basieren soll, haben sich viele Vernehmlassungsteilnehmer auch zur Etikette selbst geäussert. Darauf ist an dieser Stelle nicht einzugehen, weil die Umweltetikette als Informationsinstrument in einem separaten Projekt des UVEK Gegenstand einer eigenen Anhörung sein wird.

### **2.2.3 Mitwirkung der Kantone beim Vollzug**

Die Stellungnahmen der Kantone stimmen weitgehend mit derjenigen der ASA überein. Es wird bezweifelt, ob auf die kantonalen Stellen tatsächlich kein Mehraufwand zukommt. Erfahrungsgemäss verlangen sowohl Privatpersonen als auch Firmen in solchen Situationen zuerst bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern Auskunft.

## **3 Änderungsvorschläge der Vernehmlassungsteilnehmer zum Gesetzestext**

Die Kantone kritisieren die weitgehende Kompetenzdelegation an den Bundesrat. Es werden detaillierte Regelungen auf Gesetzesstufe verlangt, insbesondere zum Bewertungssystem. Konkrete Vorschläge werden jedoch nicht gemacht.

## 4 Abkürzungsverzeichnis

AAU	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
ACS	Automobilclub der Schweiz
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz (inkl. Sektionen SZ und VS)
Aquanostra	Aqua Nostra Schweiz
ARPEA	Association romande pour la protection des eaux et de l'air
ASA	Association des services des automobiles/Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
autoschweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BAFU	Bundesamt für Umwelt
EDU	Eidgenössische-Demokratische Union
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
EKL	Eidg. Kommission für Lufthygiene
e'mobile	Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	FDP. Die Liberalen
FRC	Fédération Romande des consommateurs
FRS	strasseschweiz / Verband des Strassenverkehrs
FW	Franz Walde, Meikirch
GP	Grüne Partei der Schweiz
Infovel	Centro di competenza per la mobilità sostenibile
JF	Jürg Rohrer, Niederurnen
kf	Konsumentenforum
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen
KL	Krebsliga
LL	Lungenliga
ökozentrum	Ökozentrum Langenbruck
pronatura	Schweizerischer Bund für Naturschutz
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
SGemeindeV	Schweizerischer Gemeindeverband
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SSV	Schweizerischer Städteverband
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club Schweiz
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
VFMF	Verein für menschenfreundliche Fahrzeuge
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
WWF	World Wild Life Fund Schweiz