

Ökologisierung der Verkehrssteuern

*Änderung des Gesetzes über die
Verkehrsabgaben und den Vollzug des
eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes*

Erläuterungen zum Vernehmlassungsentwurf



Zusammenfassung

Anlässlich der Klimadebatte des Kantonsrates im Juni 2019 wurden verschiedene Vorstösse zum Thema Verkehrssteuer eingereicht. Das Postulat P 25 von Othmar Amrein verlangte die Prüfung einer Änderung der Bemessungsgrundlagen für deren Erhebung nach ökologischen Gesichtspunkten. Auch mit der Motion M 39 von Hannes Koch wurde der Regierungsrat aufgefordert, die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen zu überarbeiten und als ein zeitgemässes und ökologisiertes System auszugestalten. Es wurden verschiedene Bemessungsgrundlagen in Betracht gezogen und eine Wertung vorgenommen. Eine der geprüften Varianten wird nun in die Vernehmlassung gegeben.

Die Bemessung der Steuer für Personenwagen soll neu nach Gewicht und Leistung erfolgen. Für energieeffiziente Fahrzeuge wird ein Bonusmodell eingeführt: Personenwagen der Effizienzklasse A gemäss Energieetikette und einem tieferen g CO₂/km-Ausstoss als der Zielwert des Bundes in der CO₂-Verordnung ist (aktuell 118 g CO₂/km), werden ab der ersten Inverkehrsetzung während 5 Jahren reduziert besteuert. Zur Kompensation des Steuerausfalls bietet sich das bereits bestehende Malus-System mit Zuschlägen bis höchstens 30 Prozent auf die ordentliche Steuer an. Der Malus basiert auf der Euro-Norm oder auf dem g CO₂/km-Ausstoss.

Lieferwagen, leichte Motorwagen und Sattelschlepper bis 3,5 t und leichte Sattelmotorfahrzeuge sollen wie bisher nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Neu sollen auch Kleinbusse nach ihrem Gesamtgewicht und nicht mehr nach Anzahl Sitzplätze besteuert werden. Bei diesen Fahrzeugarten wird ein Bonus-System eingeführt, auf die Erhebung eines Malus wird verzichtet.

Motorräder und ähnliche Fahrzeuge sollen neu nach Leistung besteuert werden. Auch für diese gibt es einen Bonus, wenn sie rein elektrisch fahren. Bei den schweren Motorfahrzeugen und Gesellschaftswagen sowie bei den anderen Fahrzeugkategorien gibt es keine Änderungen bei der Besteuerung. Hier bleibt das Gesamtgewicht massgebend und es wird auf die Einführung eines Bonus-Malus-System verzichtet.

Die betroffenen Fahrzeuge können im Kanton Luzern frühestens im Jahr 2025 nach den neuen Bemessungsgrundlagen besteuert werden.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
1.1 Kanton Luzern.....	4
1.2 Andere Kantone	5
1.3 Bund	7
2 Ziele der Teilrevision	8
3 Prüfung und Bewertung möglicher Bemessungsgrundlagen	9
3.1 Kriterien und Ansprüche an neue Bemessungsgrundlage	9
3.2 Auslegeordnung Berechnungsgrundlagen	9
3.3 Mögliche Varianten Kanton Luzern	10
3.4 Hearing	12
3.5 Vernehmlassungsvorlage.....	12
4 Grundzüge der Gesetzesänderung	13
4.1 Neue Bemessungsgrundlagen	13
4.2 Steuerermässigung für Personenwagen (Bonus)	14
4.3 Steuerzuschlag für Personenwagen (Malus)	14
4.4 Besitzstandwahrung und Veteranenfahrzeuge	15
4.5 Weitere Fahrzeugarten	15
5 Vernehmlassungsauswertung	16
6 Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen	16
6.1 Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes	16
6.2 Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes	19
7 Befristung des Erlasses	21
8 Kosten und Finanzierung	21
8.1 Ertragsneutralität.....	21
8.2 Auswirkungen auf einzelne Fahrzeuge.....	22
8.3 Regulierung über Bonus-Malus-System	23
8.4 Kosten Anpassung Informatik	24
Beilagen	24

1 Ausgangslage

1.1 Kanton Luzern

Die Verkehrsabgabe beziehungsweise Fahrzeugsteuer ist im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 (SRL Nr. 776; Verkehrsabgabengesetz) geregelt. Bereits mehrmals und aus verschiedenen Gründen war eine Änderung der Fahrzeugsteuer geplant.

Im Jahr 2004 haben die Stimmberechtigten eine lineare Motorfahrzeugsteuererhöhung um 10 bis 15 Prozent abgelehnt (Luzerner Kantonsblatt vom 4. Dezember 2004, S. 3078). Im lufthygienischen Massnahmenplan hat der Regierungsrat am 1. Juli 2008 (RRB Nr. 778) beschlossen, mit mehreren Massnahmen die Motorfahrzeugsteuer zu ökologisieren, insbesondere bei Personenwagen, Nutzfahrzeugen und Landwirtschaftsfahrzeugen. Diese Zielsetzung hat er auch ins Legislaturprogramm 2007-2011 aufgenommen. 2009 wurde dem Kantonsrat eine erste Botschaft ([B 171](#)) unterbreitet. Anstelle von Steuer-PS sollten Hubraum und Motorleistung als Bemessungsgrundlage für die Fahrzeugsteuer von Personenwagen dienen. Nach eingehenden Diskussionen im Parlament wurde die Botschaft B 171 aufgrund der [Motion M 872 Schönenberger Andrea](#) zurückgewiesen und eine Ergänzungsbotschaft ([B 79](#)) erstellt, in welcher auch das sogenannte Schwyzer Modell als mögliche Variante zusätzlich dargelegt wurde.

2014 beschloss der Kantonsrat, nicht auf B 79 einzutreten, womit die Reformarbeiten vorerst abgeschlossen waren.

Mit der Klimadebatte im Juni 2019 wurde das Thema im Kantonsrat erneut aufgegriffen. Einerseits wurden einige Vorstösse dazu eingereicht:

- [P 25 Postulat Amrein Othmar und Mit.](#) über die Umverteilung der Motorfahrzeugsteuern (teilweise erheblich erklärt)
- [M 39 Motion Koch Hannes und Mit.](#) über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen (als Postulat erheblich erklärt)
- [M 58 Motion Fischer Roland und Mit.](#) über eine ökologische Motorfahrzeugsteuer (abgelehnt)

Andererseits wurde die Revision der Verkehrssteuer auch in den [Planungsbericht Klima- und Energiepolitik](#) vom 21. September 2021 aufgenommen (vgl. S. 84, Massnahme KS-M1.3).

Der Regierungsrat teilt die Meinung des Postulanten und der Motionäre, wonach die seit Jahren unveränderten Bemessungsgrundlagen betreffend die Personenwagen den heutigen und zukünftigen Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Besteuerung nicht mehr genügen. Es fehlen finanzielle Anreize zum Kauf von emissionsarmen und energieeffizienten Motorfahrzeugen. Es wurde im April 2021 eine Arbeitsgruppe mit Beteiligung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, des Justiz- und Sicherheitsdepartements und des Strassenverkehrsamtes eingesetzt. Die Firma Ernst Basler + Partner (EBP), welche im Bereich Mobilität sehr etabliert ist und auch andere Kantone betreffend die Änderung der Fahrzeugbesteuerung berät, wurde als externe Beraterin und für die Berechnungen beigezogen.

1.2 Andere Kantone

Die Kantone haben die Besteuerung für Personenwagen in ihren Erlassen sehr unterschiedlich gelöst und die Bemessungsgrundlagen variieren stark. Immerhin haben in den letzten Jahren einige Kantone das von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) empfohlene Bonus-Malus-System eingeführt, welches der Kanton Luzern bereits seit 1995 kennt und – wie nachfolgend dargelegt – angepasst beibehalten möchte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine aktuelle Übersicht der Verkehrsabgaben für Personenwagen in allen Kantonen. Abgebildet werden die geltende Bemessungsgrundlage sowie Komponenten zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern. In den meisten Kantonen sind ökologische Anreize umgesetzt, sei es als Steuerrabatte für bestimmte Antriebstechnologien (namentlich für Elektroautos, in einzelnen Kantonen auch für Hybridantriebe) oder technologieunabhängig für energieeffiziente Fahrzeuge (entweder auf Basis der Energieetikette oder aufgrund der CO₂-Emissionen oder einer Kombination beider Kriterien).

Kt.	Bemessungsgrundlage	Ökologische Anreize
 AG	Steuer-PS = BEV: Steuer-PS = kW x 0,1 ¹	
 AI	Gesamtgewicht	<i>Grundsätzlich möglich aktuell aber keine umgesetzt</i>
 AR	Gesamtgewicht	
 BE	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: 60% Rabatt (Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre) <u>Technologieunabhängig</u> : Bonus für EE-Kat. A (40%) und B (20%) für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre
 BL	Gesamtgewicht	<u>Technologieunabhängig</u> : je nach CO ₂ -Ausstoss: Bonus für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre Malus (keine Befristung) Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung von Bonus und Malus und passt die CO ₂ -Grenzwerte der technologischen Entwicklung an
 BS	Leergewicht und CO ₂ Emissionen	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: 50% Rabatt (befristet: solange der Fahrzeugbestand dieser Personenwagen in Basel-Stadt weniger als 5% beträgt und während höchstens 10 Jahren)
 FR	Hubraum BEV: Leistung kW	<u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A befreit für erste 3 Jahre (1. IV ab 2018) Malus auf EE-Kat. D-G (geringe Erhöhung des Tarifs um 5%)
 GE	Leistung (kW)	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV befreit (erste 3 Jahre) <u>Technologieunabhängig</u> : Bonus <121g CO ₂ /km (50%) Malus >200g CO ₂ /km (50%) Befreiung (erste 3 Jahre) falls <31g CO ₂ /km
 GL	Hubraum	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV befreit <u>Technologieunabhängig</u> : Bonus für EE-Kat. A (100%) und B (75%) für erste 3 Jahre Malus auf EE-Kat. F (20%) und G (30%)

¹ Die Bemessungsgrundlage für Elektrofahrzeuge war immer kW. Vor dem 1.2012 galt 1 kW = 1 Steuer-PS; was zu sehr hohen Abgaben für Elektrofahrzeugen führte; seit dem 1.2012 gilt 1 kW = 0,1 Steuer-PS (befristete Regelung durch Exekutive auf Verordnungsstufe).

 GR	Hubraum Gesamtgewicht BEV (alle Antriebstechnologien ohne Hubraum): Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV Rabatt 80% <u>Technologieunabhängig</u> : Bonus <110g CO ₂ /km (60%), <95g CO ₂ /km (80%). Die Regierung reduziert die CO ₂ -Grenzwerte alle 2 Jahre
 JU	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV, CNG, Fahrzeuge ohne fossile Treibstoffe, 50% Rabatt
 LU	Steuer-PS (Hubraum) Für alternative Antriebe: Berechnung aus Leistung (kW) mit Umrechnungsfaktoren 0.055 bis 0.075	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV, HEV, H ₂ , FCV, Gas: 20% Rabatt
 NE	Grundtarif von 250 Fr. Variabler Anteil aus CO ₂ -Emissionen und Fahrzeualter	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: nur Grundtarif
 NW	Hubraum BEV: Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV: 50% Rabatt BEV, CNG, andere alternative Antriebe oder Treibstoffe (inklusive E85, Biodiesel): 75% Rabatt <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A befreit für erste 3 Jahre
 OW	Hubraum BEV: pauschal	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV: 50% Rabatt; BEV, CNG, andere alternative Antriebe oder Treibstoffe (ausser E85, Biodiesel): 70% Rabatt <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A Rabatt (50%) für erste 2 Jahre EE-Kat. B Rabatt (25%) für erste 2 Jahre
 SG	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: befreit für Jahr der 1. IV und folgende 3 Jahre, danach 50% <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A: befreit für Jahr der 1. IV und folgende 3 Jahre (Maximaler Wert für CO ₂ -Ausstoss: Benzin und Diesel 95 g CO _{2,NEFZ} bzw. 118 g CO _{2,WLTP} ; für CNG 104 g CO _{2,NEFZ} bzw. 129 g CO _{2,WLTP})
 SH	Hubraum BEV nach Leistung (kW)	
 SO	Hubraum	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: befreit
 SZ	Leistung und Gesamtgewicht	
 TG	Hubraum BEV: pauschal 96 Fr.	<u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A: 50% Rabatt, Kat. B: 25% Rabatt für Jahr der 1. IV und folgende 4 Jahre Malus 50% für EE-Kat. F und G (unbefristet)
 TI	Leistung und Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV 100%, HEV: 50%, CNG: 75% Rabatt
 UR	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV (und Fahrzeuge, «die diesen gleichgestellt sind»): ein Drittel Rabatt
 VD	Leistung (kW) und Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : CNG und Biotreibstoffe: 75% Rabatt BEV: Fr. 25.- pauschal <u>Technologieunabhängig</u> : Rabatt 75% <120g CO ₂ /km
 VS	Hubraum BEV: Leistung	<i>Aufhebung des Ökobonus erfolgte per 01.01.2016</i>
 ZG	Hubraum BEV: Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV 50% Rabatt

	Hubraum und Gesamtgewicht	Technologiespezifisch: BEV: befreit Technologieunabhängig: EE-Kat. A und <130g CO ₂ /km: 80% Rabatt für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre EE-Kat. B und <130g CO ₂ : 50% Rabatt für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre
---	---------------------------	--

Tabelle 1: Übersicht über kantonale Motorfahrzeugsteuern (Stand Mitte Februar 2022; EBP)

Wie der Kanton Luzern weisen aktuell 13 Kantone den Hubraum als Bemessungsgrundlage auf: AG, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, TG, VS, ZG, ZH (kombiniert mit Gesamtgewicht). Damit ist der Hubraum zwar diejenige Bemessungsgrundlage, die am meisten verwendet wird. Allerdings ergeben sich damit grosse Probleme bei der Besteuerung von elektrischen Fahrzeugen. Gefolgt wird der Hubraum vom Bemessungskriterium Gesamtgewicht. Dieses wird in 12 Kantonen als Bemessungsgrundlage angewendet: AI, AR, BE, BL, BS (Leergewicht, zusammen mit CO₂-Emissionen), JU, SG, SZ (kombiniert mit Leistung), TI (kombiniert mit Leistung), UR, VD (kombiniert mit Leistung), ZH (kombiniert mit Hubraum). Die Kantone NE und BS bemessen die Motorfahrzeugsteuer auf der Basis der CO₂-Emissionen (NE: zusätzlich Grundtarif; BS: zusätzlich Leergewicht). Weitere sieben Kantone (BL, GE, GR, SG, TI, VD und ZH) gewähren einen Rabatt auf Basis der CO₂-Emissionen.

Die Energieetikette als alleinige Basis für einen Rabatt verwenden die Kantone BE, FR, GL, NW, OW, SG, TG und ZH. SG und ZH kombinieren Energieetikette und CO₂-Emissionen. Von der Antriebstechnologie abhängige Anreize werden in 18 Kantonen eingesetzt: BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, TG, TI, UR, VD, ZG und ZH.

Keine ökologische Komponente umgesetzt haben die Kantone AG, AI und AR. Die ökologische Komponente seit 2010 aufgegeben haben die Kantone SH, SZ und seit 2016 auch VS. Somit erfolgt die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer 2020 in sechs Kantonen ohne ökologische Komponente.

1.3 Bund

Alle Bestrebungen zur Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen auf Bundesebene sind bisher gescheitert. Zuletzt hat Stefan Müller-Altermatt (NR, CVP) 2019 die [Motion 19.3513](#) eingereicht und den Bundesrat aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen ein Bemessungssystem für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung zu erarbeiten, welches in das Bundesrecht überführt werden könnte und somit zu einem schweizweit gleich bemessenen Steuersystem führen würde. Das Bemessungssystem sollte den Kantonen die Freiheit lassen, über das Mass der Besteuerung selber zu bestimmen. Emissionsarme Fahrzeuge sollten in diesem Bemessungssystem begünstigt werden. Der Bundesrat machte in seiner Antwort geltend, dass die Zuständigkeit für die Erhebung von Motorfahrzeugsteuern in der ausschliesslichen Kompetenz der Kantone liege. Die Kantone seien für ihre Strassennetze verantwortlich. Aus klimapolitischer Sicht sei das Anliegen gerechtfertigt und eine Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen für die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien erstrebenswert. Da die Bestrebungen zahlreicher Kantone bei der Motorfahrzeugbesteuerung bereits heute energie- und klimapolitische Zielsetzungen verstärkt berücksichtigen würden, sähe der Bundesrat zurzeit keinen weiteren Handlungsbedarf. Die Motion wurde vom Nationalrat im Juni 2021 angenommen. Die Verkehrskommission des Ständerates hingegen ist der Meinung, dass die

Erhebung der Motorfahrzeugsteuer in der Kompetenz der Kantone bleiben soll und beantragt ihrem Rat die Ablehnung der Motion (Stand April 2022).

2 Ziele der Teilrevision

Gestützt auf die parlamentarischen Vorstösse aus der Klimadebatte und auf den [Planungsbericht Klima und Energiepolitik](#) streben wir mit der Teilrevision des Verkehrsabgabengesetzes folgende Ziele betreffend Personenwagen an:

- Es soll mittels Bonus ein Anreiz geschaffen werden, auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzusteigen.
- Diese Förderung hat grundsätzlich saldoneutral zu erfolgen, das heisst, der Steuerausfall ist mit einem Steuerzuschlag auf Fahrzeuge mit schlechter Umweltbilanz zu kompensieren.
- Die Bemessungsgrundlagen sind nach ökologischen Kriterien auszurichten. Sie sollen jedoch einfach, transparent und nachvollziehbar gestaltet sein.
- Bei der Optimierung der Tarifgestaltung sind ökologische Aspekte, wie Treibstoffverbrauch und Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂), besonders zu gewichten.
- Im Gesetz sind die generellen Rahmenbedingungen festzuhalten. Auf Verordnungsstufe werden die Einzelheiten, wie die Voraussetzungen für eine Steuerreduktion oder die Höhe des Steuerzuschlags, geregelt. Die Delegationsnorm im Gesetz ist notwendig, damit rechtzeitig auf technische Änderungen sowie die periodische Anpassung der Effizienzkategorien bei der Energieetikette reagiert werden kann.
- Die Verkehrssteuer soll ertragsneutral ausgestaltet sein. Das heisst nichts anderes, als dass die Verkehrssteuern basierend auf den neuen Regelungen insgesamt keinen höheren Ertrag generieren dürfen als bisher. Allerdings soll der Ertrag auch nicht niedriger ausfallen, da sonst dem Kanton wesentliche Mittel zum Strassenunterhalt und -bau fehlen und auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe nicht genügend unterstützt werden können.

Ergänzend soll auch die Besteuerung leichter Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, leichte Motorwagen, Sattelschlepper bis 3,5 t, leichte Sattelmotorfahrzeuge und Kleinbusse) sowie der Motorräder mit weissem Nummernschild in die Revision miteinbezogen werden (vgl. Kap. 4.5).

Auf den Einbezug weiterer Fahrzeugarten wie zum Beispiel Lastwagen, Anhänger oder Gesellschaftswagen wurde verzichtet. Gemessen am Steueranteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes (LSVA) bewegt sich der kantonale Anteil der Fahrzeugsteuer für diese Fahrzeugarten nur zwischen vier und sechs Prozent. Schwere Motorwagen mit elektrischem Antrieb sind aktuell von der Schwerverkehrsabgabe ausgenommen (Art. 3 Abs. 1 Unterabs. j der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe; SR 641.811). Diese Begünstigung fällt weit mehr ins Gewicht als ein Bonus der kantonalen Verkehrssteuer und setzt einen entsprechend grösseren Anreiz, von einem treibstoff- auf ein batteriebetriebenes Fahrzeug zu wechseln. Letztlich entspricht der Einbezug der schweren Motorfahrzeuge in die Revision der Verkehrssteuern auch nicht dem Auftrag der parlamentarischen Vorstösse aus der Klimadebatte.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich deshalb auf die Bemessungsgrundlagen für Personenwagen. Auf weitere Fahrzeugarten wird in Kapitel 4.5 eingegangen.

3 Prüfung und Bewertung möglicher Bemessungsgrundlagen

3.1 Kriterien und Ansprüche an neue Bemessungsgrundlage

Als Bemessungsgrundlagen für die Verkehrssteuer kommen grundsätzlich folgende Kriterien in Frage (vgl. auch Beilage 1, S. 23 ff):

- Hubraum,
- Gesamtgewicht,
- Leistung,
- CO₂-Ausstoss,
- Energieverbrauch.

Hinzu kommen die Ansprüche, die das neue Steuersystem zu erfüllen hat, nämlich:

- Technologieneutralität,
- Einfachheit im Vollzug,
- Nachvollziehbarkeit für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter
- Ertragssicherheit,
- Ökologisierung sowohl zwischen den verschiedenen Antriebskategorien als auch innerhalb einer Antriebskategorie.

3.2 Auslegeordnung Berechnungsgrundlagen

In einer Auslegeordnung wurden zunächst folgende Steuermodelle qualitativ beurteilt:

- **Kanton Schwyz:** Die Verkehrssteuer von Personenwagen beruht auf einer Formel, bei der das Gesamtgewicht praktisch vernachlässigbar ist. Faktisch handelt es sich um eine Leistungssteuer. Weil elektrische Fahrzeuge aufgrund technologischer Eigenschaften höhere Leistungen aufweisen als vergleichbare konventionelle, besteht kein steuerlicher Anreiz auf ökologischere, rein elektrische Fahrzeuge umzusteigen. Hinsichtlich einer Ökologisierung ist dieses Steuermodell deshalb ungeeignet (vgl. Tabelle 1).
- **Kanton Zürich:** Das Steuersystem beruht teilweise auf der Bemessungsgrundlage Hubraum. Dasselbe war mit dem Luzerner Modell in der Botschaft B 79 vorgesehen. Da elektrische Fahrzeuge keinen Hubraum aufweisen, ist die Bemessungsgrundlage Hubraum nicht technologieneutral und verursacht Ertragsausfälle. Angesichts der voranschreitenden Elektrifizierung ist es nicht zweckmässig, den Hubraum weiterhin als Bemessungsgrundlage zu berücksichtigen. Dieses Steuersystem ist weder technologieneutral noch ertragsneutral (vgl. Tabelle 1).
- **Kanton Basel-Stadt:** Das Steuersystem beruht auf den Bemessungsgrundlagen Leergewicht und g CO₂/km-Wert. Für elektrische Fahrzeuge wird ein g CO₂/km-Wert von 0 eingesetzt. Bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes werden die Steuererträge sinken und hohe Ertragsausfälle resultieren. Um dem entgegenzuwirken, müsste der Kanton Basel-Stadt in den kommenden Jahren das Steuersystem überarbeiten oder zumindest die Steuertarife anzupassen. Die aktuelle Besteuerung ist nicht ertragsneutral (vgl. Tabelle 1).
- **Luzerner Modell (B 79):** Leistung und Hubraum sollten zu je 50 Prozent besteuert werden. Der Nachteil dieses Vorschlags ist die Verwendung von Hubraum als Bemessungsgrundlage, da elektrische Fahrzeuge keinen Hubraum aufweisen. Damit ist die Steuer nicht technologieneutral. Zudem führt diese Steuervariante aufgrund des fehlenden Hubraums bei elektrischen Fahrzeugen zu hohen Ertragsausfällen, sobald der Bestand zu einem grossen Anteil aus elektrisch betriebenen Fahrzeugen besteht (vgl. Tabelle 1).

3.3 Mögliche Varianten Kanton Luzern

Aufgrund der Erkenntnisse aus den oben geprüften Modellen hat EBP die folgenden vier Varianten von Steuersystemen für den Kanton Luzern entwickelt, welche die Ziele der Technologieneutralität, Ertragsstabilität und der Ökologisierung erfüllen:

- Variante 1 (Gesamtgewicht+Leistung): Bei dieser Variante werden die Bemessungsgrundlagen Gewicht mit 70 Prozent und Leistung mit 30 Prozent berücksichtigt. Die ökologische Lenkungswirkung wird durch ein Bonus-Malus-System sichergestellt, ist jedoch mit der Bonusdauer zeitlich begrenzt. Damit nicht-bonusberechtigten, rein elektrische Fahrzeuge nicht benachteiligt werden, erhalten diese Fahrzeuge einen Gewichts- und Leistungsausgleich von 20 Prozent. Rein elektrisch bedeutet batterie-elektrisch oder wasserstoff-elektrisch. Damit soll das batteriebedingte Mehrgewicht sowie die höhere, technologiespezifische Leistung ausgeglichen werden.

Bewertung: Es ist keine regelmässige Anpassung der Tarifstufen notwendig, funktioniert aber nur als Gesamtpaket mit technologie-spezifischen Abzügen; die ökologische Lenkungswirkung ist zeitlich begrenzt.

- Variante 2 (Gesamtgewicht+Energie): Diese Steuervariante verwendet die Bemessungsgrundlagen Gesamtgewicht und Energie zu je 50 Prozent. Da elektrische Fahrzeuge einen tieferen Energieverbrauch aufweisen, besteht neben dem Anreiz auf energiesparende Modelle umzusteigen auch der Anreiz auf elektrische Antriebe zu setzen. Damit hat diese Variante die höchste ökologische Lenkungswirkung aller Hauptvarianten. Zur Stabilisierung der Erträge ist allerdings eine periodische Anpassung der Steuerstufen notwendig, die mit einem Automatismus auf Gesetzesstufe geregelt werden könnte.

Bewertung: Dieses Modell hat die beste ökologische Lenkungswirkung, aber fordert eine periodische Anpassung der Tarifstufen. Zudem ist der Vollzug komplizierter. Nicht jedes Fahrzeug verfügt über einen klar deklarierten Energiewert. Kein anderer Kanton verwendet Energie als Bemessungsgrundlage.

- Variante 3 (Gewicht+Leistung+CO₂): Hier werden das Gesamtgewicht und der g CO₂/km-Ausstoss je zu 40 Prozent und die Leistung zu 20 Prozent berücksichtigt. Durch die Aufnahme von CO₂ als Bemessungsgrundlage besteht ein Anreiz auf ökologische Antriebsarten umzusteigen, allerdings ist die ökologische Lenkungswirkung innerhalb der Antriebstechnologien gering. Auch bei dieser Variante ist eine periodische Anpassung der Steuerstufen mittels eines Automatismus zur Stabilisierung der Erträge notwendig.

Bewertung: Hier ist kein technologie-spezifischer Ausgleich notwendig, aber eine regelmässige Anpassung der Tarifstufen. Die ökologische Lenkungswirkung innerhalb der Antriebsarten ist gering.

- Variante 4 (Gewicht+Leistung+CO₂): Bei dieser Variante werden das Gesamtgewicht mit 60 Prozent, die Leistung mit 20 Prozent und der g CO₂/km-Wert mit 40 Prozent gewichtet. In der Summe ergeben sich bewusst 120 Prozent, wodurch kurzfristig Mehreinnahmen resultieren. Bei dieser Variante müssen die Steuertarife nicht angepasst werden, um die Erträge pro Fahrzeug langfristig auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren. Das Mehrgewicht und die Leistung von elektrischen Fahrzeugen reichen aus, um die Ertragsausfälle der CO₂-Komponente zu kompensieren. Kurz- und mittelfristig ergibt sich allerdings eine Mehrbelastung für Verbrennerfahrzeuge. Die zusätzlichen Einnahmen könnten beispielsweise zur Äufnung eines Klimafonds verwendet werden.

Bewertung: Es braucht keinen technologie-spezifischen Ausgleich. Zur Äufnung eines Klimafonds braucht es kurz- und mittelfristige Steuererhöhungen und Mehrerträge. Die ökologische Lenkungswirkung innerhalb der Antriebsarten ist gering.

Diese vier Varianten wurden dem Regierungsrat ausführlich erläutert. Er hat entschieden, die Varianten 1 und 3 weiterzuverfolgen und in einem Hearing den Interessenverbänden und anderen interessierten Kreisen vorzustellen: Beide Varianten erfüllen die Ansprüche des Kantonsrates und sind im Vollzug gut umsetzbar. Variante 1 beinhaltet ein Bonus-/Malussystem zur Ökologisierung, Variante 3 ist per se ein ökologischeres Bemessungssystem. Während bei Variante 1 keine Tarifanpassungen erfolgen müssen, ist das bei Variante 3 wegen der Berücksichtigung des CO₂-Wertes Teil des Systems. Beide Varianten erfüllen zudem das Erfordernis der Ertragsstabilität. Es liegen somit zwei gleichwertige und doch verschiedene Varianten vor (vgl. Bericht EBP Kap. 9, S. 30 ff.).

Die Varianten 2 und 4 wurden aus folgenden Gründen ausgeschieden. Bei Variante 2 ist nicht für jedes Fahrzeug ein Energiewert per se vorhanden. Die Motorfahrzeugsteuer würde in diesen Fällen mit Vergleichswerten berechnet. Diese Komponente birgt Unsicherheiten und bringt Mehraufwand im Vollzug mit sich. Mit Variante 4 wird ein Ertragsüberschuss erzielt, mit welchem beispielsweise ein Klimafonds geäufnet werden könnte. Obwohl der Kantonsrat im Oktober 2021 im Rahmen der Beratung zur Finanzplanung 2022 bis 2025 drei Motionen überwiesen hatte, die die Errichtung eines Klimafonds fordern ([M 641 Adrian Nussbaum](#), [M 345 Korintha Bärtsch](#), [M 588 Patrick Hauser](#)), hat der Regierungsrat diese Variante verworfen. Sie würde zu einer Erhöhung der Fahrzeugsteuer führen, was einerseits dem Auftrag der Ertragsneutralität im Rahmen dieses Projekts widersprechen würde und andererseits politisch kaum durchsetzbar wäre.

Steuervariante	Bemessungsgrundlagen	Bonus Ja/Nein	Malus Ja/Nein	Ansatz Ökologisierung (CO ₂ /Energie)
aktuelle Steuer LU (Referenz)	Hubraum oder Leistung	Nein	Ja (Schadstoffe)	Keiner
1 Gewicht + Leistung	70% Gesamtgewicht + 30% Leistung (inkl. Ausgleich Mehrgewicht und Mehrleistung E-Fahrzeuge) (ohne Anpassung Steuertarife)	Ja (Energieetikette + CO ₂)	Ja (CO ₂)	Bonus-Malus-System, Technologieausgleich
2 Gewicht + Energie	50% Gesamtgewicht + 50% Energie (Anpassung Steuertarife nötig)	Nein	Nein	Ökologische Bemessungsgrundlage
3 Gewicht + Leistung + CO₂	40% Gesamtgewicht + 20% Leistung + 40% g CO ₂ /km (Anpassung Steuertarife nötig)	Nein	Nein	Ökologische Bemessungsgrundlage
4 Gewicht + Leistung + CO₂ Klimafonds	60% Gesamtgewicht + 20% Leistung + 40% g CO ₂ /km (ohne Anpassung Steuertarife)	Nein	Nein	Ökologische Bemessungsgrundlage

Tabelle 2: Übersicht Steuervarianten

3.4 Hearing

Mit der [Motion M 536](#) verlangte Yvonne Hunkeler unter anderem, dass die verschiedenen Interessenverbände frühzeitig in den Prozess der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer einzubeziehen seien. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort dargelegt, dass er beabsichtige, die verschiedenen Interessenverbände frühzeitig zur Reflektion von Vorschlägen und Varianten in das Gesetzgebungsprojekt einzubinden. Dieser Forderung ist der Regierungsrat mit der Einladung zu einem Hearing nachgekommen.

Zum Hearing am 28. März 2022 wurden folgende Interessenverbände und interessierte Kreise eingeladen, wobei die markierten *Adressaten am Hearing nicht teilgenommen haben:

- TCS Sektion Waldstätte
- ACS Sektion Luzern
- VCS Luzern
- Energie-Team Luzern
- Mobility Carsharing
- Share Birrer Sursee
- *e-drive Carsharing Willisau
- *WWF Luzern
- *Pro Natura Luzern
- *Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
- *Kantonaler Gewerbeverband Luzern
- *Wirtschaftsverband der Stadt Luzern
- *Verein Luzerner Unternehmen
- *Info-Forum freies Unternehmertum
- *Auto Gewerbe Verband Schweiz Sektion Zürich
- *Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband

Unter der Leitung des Justiz- Und Sicherheitsdepartements haben die Experten der EBP und der Leiter des Strassenverkehrsamtes die Varianten 1 und 3 in ihren Grundzügen vorgestellt. Es wurde Gelegenheit zur Fragestellung und zur Diskussion geboten. Die fachliche Diskussion war zwar sehr intensiv, aber das Echo der Teilnehmer sehr unterschiedlich: Einig waren sich alle Anwesenden darüber, dass es eine sehr komplexe Angelegenheit sei und die Folgen nur mit dem entsprechenden Zahlenmaterial wirklich abschätzbar seien (welches Fahrzeug würde wie hoch besteuert). Einige haben sich eher für Variante 3 ausgesprochen, andere fanden das Bonus-Malus-System gemäss Variante 1 gut. Darüber hinaus gab es auch politische Äusserungen betreffend mögliche Referenden.

Insgesamt hatte das Hearing aus der Sicht der Arbeitsgruppe nicht den gewünschten Effekt. Es kristallisierte sich kein klarer Favorit aus den beiden vorgestellten Varianten heraus.

3.5 Vernehmlassungsvorlage

Im Auftrag der Arbeitsgruppe wurden die beiden Varianten 1 und 3 verfeinert und vertiefter geprüft. Aus folgenden Gründen hat der Regierungsrat beschlossen, nur eine Variante, nämlich Variante 1, in die Vernehmlassung zu geben:

- Die Fahrzeuge werden in Variante 1 nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert. Diese beiden Kriterien sind und werden bei einem Fahrzeug immer vorhanden sein, womit die Verkehrssteuer grundsätzlich gesichert ist.
- Variante 1 ist verständlich, während in Variante 3 die Motorfahrzeugsteuer mittels einer undurchsichtigen Formel berechnet wird (ähnlich wie bei der Motorfahrzeugsteuer des Kantons Schwyz). Für die Fahrzeughalterinnen und -halter ist die Steuer schwierig nachzuvollziehen.
- Die ökologische Lenkungswirkung wird mit einem Bonus-Malus-System erzielt.
- Die Energieetikette als Grundlage für einen Bonus (zusammen mit einem CO₂-Höchstwert) ist etabliert und der Bevölkerung bekannt.
- Es braucht keine regelmässige Anpassung der Tarifstufen, weder im Gesetz noch in der Verordnung.
- Variante 1 ist als System bereits etabliert: Es gibt eine Grundsteuer und ein Bonus-Malus-System. So ist auch die aktuelle Verkehrssteuer grundsätzlich organisiert und hat sich bewährt.
- Das Besteuerungsmodell nach Variante 1 ist insgesamt einfacher zu verstehen, und es müssen nur in Ausnahmefällen Annahmen oder Berechnungen für nicht vorhandene Werte getroffen werden (Äquivalenzwerte).

4 Grundzüge der Gesetzesänderung

4.1 Neue Bemessungsgrundlagen

Im Kanton Luzern sind über 332'000 Fahrzeuge eingelöst. Diese generierten im Jahr 2021 Steuereinnahmen in der Höhe von etwas über 112 Millionen Franken. Die Bemessung der Abgaben basiert auf lückenlos vorhandenen amtlichen Daten. Die Rechnungsstellung erfolgt vollautomatisiert mittels der Informatiklösung Viacar. Damit diese Kontinuität gewährleistet werden kann, hat der Regierungsrat beschlossen, nur eine Variante, nämlich Variante 1, in die Vernehmlassung zu geben.

Die Personenwagen werden in Variante 1 nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert. Diese beiden Kriterien werden bei einem Fahrzeug immer vorhanden sein, womit die Verkehrssteuer grundsätzlich gesichert ist. Diese Art der Motorfahrzeugbesteuerung ist verständlich und erklärbar, während in Variante 3 die Steuer mittels einer komplexen und aufwändig erklärbaren Formel berechnet wird (ähnlich wie bei der Motorfahrzeugsteuer des Kantons Schwyz).

Damit die rein batteriebetriebenen Fahrzeuge bei der Besteuerung durch das höhere Gesamtgewicht (Batterie) und die technologisch bedingte grössere Leistung nicht benachteiligt werden, wird für diese ein Technologie-Ausgleich von 20 Prozent der Steuer geschaffen.

Die ökologische Lenkungswirkung wird mit einem Bonus-Malus-System sichergestellt, wird jedoch mit einer vorgegebenen Bonusdauer zeitlich begrenzt. Die Bonusberechtigung ergibt sich aus der Einstufung des Fahrzeugs gemäss Energieetikette in die Kategorie A und einem CO₂-Höchstwert, der nicht überschritten werden darf. Den Bonus sollen auch bereits immatrikulierte Fahrzeuge für den Rest der Bonusdauer erhalten. Die Energieetikette als Grundlage für den Bonus (zusammen mit einem CO₂-Höchstwert) ist etabliert und der Bevölkerung bekannt.

Bei der Variante 1 braucht es keine regelmässige Anpassung der Tarifstufen, weder im Gesetz noch in der Verordnung. Das Parlament wäre voraussichtlich bei jeder Anpassung der Tarifstufen einzubeziehen, was aufwändig und unberechenbar ist.

Das System von Variante 1 ist bei der Bevölkerung bekannt und akzeptiert: Es gibt eine Grundsteuer und ein Bonus-Malus-System. So ist auch die aktuelle Verkehrssteuer organisiert und sie hat sich grundsätzlich bewährt.

Die nachstehend vorgeschlagenen Änderungen der Bemessungsgrundlagen berücksichtigen die allgemeinen und die praktischen Steuergrundsätze wie Gesetzmässigkeit, Beweglichkeit und Einfachheit. Es handelt sich bei den Bemessungsgrundlagen um technische Grössen, die grösstenteils aus dem Fahrzeugausweis oder aus den Verkaufsunterlagen ersichtlich sind. Sofern ein Wert aufgrund des Fahrzeugalters noch nicht im Fahrzeugausweis enthalten ist, wird ein Äquivalenzwert angenommen. Die darauf basierende Steuerveranlagung soll für die Abgabepflichtigen transparent sein und einfach nachgerechnet und überprüft werden können.

4.2 Steuerermässigung für Personenwagen (Bonus)

Eine Steuerermässigung erfolgt mittels eines Bonus. Das vorgesehene Bonussystem entspricht grundsätzlich dem Rabattmodell, das die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) den Kantonen am 2. Juli 2007 empfohlen hat. Bei dessen Entwicklung haben Vertreter des Bundes, der ETH Zürich und der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen mitgewirkt. Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren empfiehlt, dieses Modell umzusetzen.

Grundlage für den Bonus bilden die Energieetikette und der Ausstoss an g CO₂/km eines Fahrzeugs. Die Energieetikette ist für Personenwagen ein etabliertes System und beispielsweise von Haushaltsgeräten her bekannt. Die Höhe des g CO₂/km-Ausstosses orientiert sich am Zielwert, der jeweils in der CO₂-Verordnung Anhang 4 vom Bund vorgegeben wird. Aktuell liegt der Zielwert für CO₂-Emissionen bei Personenwagen bei 118 g CO₂/km und bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern bei 186 g CO₂/km.

Wenn ein Personenwagen bei seiner Erstinverkehrsetzung der Energieeffizienz-Kategorie A angehört und zudem weniger als den festgelegten Zielwert des Bundes an g CO₂/km ausstösst, so wird die Steuer für dieses Fahrzeug im Jahr seiner Erstinverkehrsetzung und in den folgenden vier Jahren um 80 Prozent reduziert. Dies gilt auch für Fahrzeuge, deren Erstinverkehrsetzung vor weniger als vier Jahren vor der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen erfolgte.

4.3 Steuerzuschlag für Personenwagen (Malus)

Ausschlaggebend für den Malus ist einerseits der im Fahrzeugausweis eingetragene Emissionscode. Seit Mitte der 1990er-Jahre übernimmt die Schweiz jeweils die neueste Emissions-Norm der Europäischen Union (EU). Gegenwärtig gilt die sogenannte Abgasnorm Euro-6, Euro-7 ist in Diskussion. Die Emissionscodes dienen bereits heute als Grundlage für den Malus. Neu soll zusätzlich der g CO₂/km-Ausstoss berücksichtigt werden.

Mit einem Malus belastet werden sollen Personenwagen, die die Abgasnorm Euro-3 oder weniger erfüllen oder die einen g CO₂/km-Ausstoss aufweisen, der mindestens doppelt so hoch ist wie der aktuell vom Bund festgelegte g CO₂/km-Zielwert. Vorgeesehen ist zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen ein Zuschlag von 20 Prozent auf die Fahrzeugsteuer für Personenwagen, die eine der beiden Voraussetzungen erfüllen.

Der Malus soll nicht mehr als 30 Prozent der Verkehrssteuer betragen. So steht es auch heute im Gesetz. Der Regierungsrat soll zur Einhaltung der Ertragsneutralität die Möglichkeit haben, diese Prozentzahl anzupassen. So ist im Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen ein Malus von 20 Prozent vorgesehen. Aktuell beträgt er 30 Prozent. Weil der Bonus durch den Malus finanziert wird, braucht der Regierungsrat in diesem Bereich einen gewissen Spielraum, damit die Ertragsneutralität gewährleistet bleibt.

4.4 Besitzstandswahrung und Veteranenfahrzeuge

Bisher wurde bei Anpassungen der Verkehrssteuer jeweils ein Besitzstand gewährt. Das bedeutet, dass Fahrzeuge nach Wahl des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin nach dem für sie günstigeren alten System besteuert würden.

Mit einer Besitzstandswahrung, bei der die Fahrzeughalter den tieferen Steuerbetrag zwischen der neuen und bisherigen Steuer wählen können, würden dem Kanton Luzern Steuererträge entgehen. Die neue Steuer wurde so konzipiert, dass die durchschnittliche Steuer pro Fahrzeug konstant bleibt und das Ertragsvolumen weder ansteigt noch sinkt (Ertragsneutralität).

Die Besitzstandswahrung birgt zudem den Nachteil, dass die Ökologisierung stark abgeschwächt wird. Mit einer Besitzstandswahrung könnte das neue Steuersystem sein ökologisches Potenzial nur teilweise oder zeitlich stark verzögert entfalten.

Hinzu kommt, dass eine Besitzstandswahrung den Vollzugaufwand und die entsprechenden Kosten erhöht. Durch die Garantie des Besitzstands bei der Einführung des Malusystems und die neuerliche Besitzstandswahrung anlässlich der aktuellen Revision müssten künftig drei verschiedenen Steuersysteme parallel geführt werden. Mit der Streichung der Besitzstandswahrung kommt der Regierungsrat dem Anliegen des parlamentarischen Vorstosses [M 623 Kurer Gabriela](#) im Wesentlichen nach.

Veteranenfahrzeuge hingegen sollen aufgrund der bundesrechtlich beschränkten Fahrleistungen von 3'000 Kilometern pro Jahr weiterhin vom Malus verschont bleiben. Vgl. dazu unsere Ausführungen zu § 14 Absatz 4.

4.5 Weitere Fahrzeugarten

Das Steuersystem für Lieferwagen, leichte Motorwagen, Motorräder, Kleinbussen und Sattelschlepper bis 3.5 t und leichte Sattelmotorfahrzeuge soll ebenfalls überarbeitet und ökologisiert werden. Da von diesen Fahrzeugarten nur Motorräder nach dem Hubraum besteuert werden, muss nur das Steuersystem für Motorräder grundlegend revidiert und auf Basis einer neuen Bemessungsgrundlage umgestellt werden. Für die anderen Fahrzeugkategorien, die bisher nach dem Gesamtgewicht oder der Sitzplätzen besteuert wurden, ist der Handlungsbedarf geringer.

Auch bei diesen Fahrzeugen soll ein technologischer Ausgleich von 20 Prozent eingeräumt werden, sofern sie rein elektrisch betrieben werden.

Es ist ein Bonus für alle rein elektrischen Fahrzeuge vorgesehen. Wie bei den Personenwagen beträgt der Bonus 80 Prozent der Verkehrssteuer und wird im Jahr der Erstinverkehrsetzung sowie in den vier Folgejahren gewährt. Der Bonus ist auch für

Fahrzeuge vorgesehen, welche vor dem Inkrafttreten der revidierten Verkehrssteuern in Verkehr gesetzt wurden und sich noch in den maximal fünf Bonus-Jahren nach Inverkehrsetzung befinden.

Auf einen Malus wird bei diesen Fahrzeugarten verzichtet. Das führt dazu, dass der Bonus auslaufend zu regeln ist: Sobald der Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen pro Fahrzeugart 20 Prozent des Bestandes beträgt, werden keine neuen Fahrzeuge mehr ins Bonussystem aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt werden Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb bei den Neuzulassungen voraussichtlich durchgesetzt haben und ein Anreizsystem nicht mehr zwingend erforderlich ist. Ohne diese beschränkenden Massnahmen würden durch die Gewährung eines Bonus bei diesen Fahrzeugarten hohe Steuerausfälle resultieren.

5 Vernehmlassungsauswertung

6 Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

6.1 Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes

§ 5 Absatz 2

Der Treibstoffverbrauch ist kein Kriterium mehr für eine Bevorzugung bei der Besteuerung. Es handelt sich bei der Formulierung um ein Relikt aus den 90-er Jahren, welches nun ersatzlos gestrichen werden kann. Die Kriterien emissionsarm und umweltfreundlich genügen vollkommen.

§ 12 Absatz 1

In dieser Bestimmung werden die Grundlagen zur Besteuerung der verschiedenen Fahrzeugarten festgehalten. Wie bereits oben ausgeführt sind dies

- a. für Personenwagen und schwere Personenwagen Gewicht und Leistung
- b. für Motorräder die Leistung
- c. für Kleinbusse das Gesamtgewicht, weshalb diese Kategorie neu bei den Lieferwagen, leichten Motorwagen und Sattelschleppern bis 3,5 t hinzugefügt wurde. Diese letzten drei Kategorien wurden bereits bisher nach Gewicht besteuert. Auch leichte Sattelmotorfahrzeuge gehören hierzu.
- d. für Gesellschaftswagen und Gelenkbusse nach Sitzplätzen.

Absatz 1e entspricht dem bisherigen Absatz 1c.

Bei den Personenwagen werden die schweren Personenwagen ergänzt. Dieser Zusatz hätte der Vollständigkeit halber schon länger ins Gesetz gehört. Schwere Personenwagen sind schwere Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Art. 11 Abs. 2 Unterabs. b der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; SR 741.41).

Auch bei den Gesellschaftswagen wird eine Fahrzeugart der Vollständigkeit halber ergänzt: Gelenkbusse. Die Gelenkbusse des öffentlichen Verkehrs sind steuerbefreit, aber es besteht durchaus die Möglichkeit, dass eine Privatperson oder ein Unternehmen ausserhalb des öffentlichen Verkehrs einen Gelenkbus erwirbt.

§ 13 Absatz 1

a. Für Personenwagen erfolgt die Besteuerung nach Gesamtgewicht in Kilogramm und nach Leistung in Kilowatt. Der Kilogrammpreis bleibt für alle Gewichtsklassen derselbe, nämlich Fr. 0.139 pro kg.

Die Besteuerung der Leistung erfolgt progressiv nach den folgenden Steuersätzen:

– für ersten 75 Kilowatt	0.810 CHF pro kW
– für die nächsten 75 Kilowatt	1.215 CHF pro kW
– für jedes weitere Kilowatt	1.620 CHF pro kW

Mit der Steuerprogression soll die Leistung bis 75 Kilowatt um einen Drittel weniger und die Leistung über 150 Kilowatt um einen Drittel höher pro kW gegenüber der mittleren Stufe besteuert werden. Damit soll dem fiskalisch regressiven Charakter der Gewichtsbesteuerung (im Vergleich zur Hubraumbesteuerung) entgegengewirkt werden.

In der Grundsteuer trägt die Komponente des Gesamtgewichts rund 70 Prozent und jene der Leistung 30 Prozent zu den Gesamteinnahmen bei.

Rechenbeispiel:

Ein Personenwagen mit einem Gesamtgewicht von 1'500 kg und einer Leistung von 160 Kilowatt zahlt demnach für das Gewicht $1'500 \times \text{Fr. } 0.139$ (Fr. 208.50), sodann für die ersten 75 Kilowatt 0.810 CHF pro kW (Fr. 60.75), für die nächsten 75 Kilowatt Fr. 1.215 pro kW (= Fr. 91.26) und für die weiteren 10 Kilowatt Fr. 1.620 pro kW (= Fr. 16.20). Die Leistung wird mit Fr. 168.21 besteuert. Insgesamt fällt für dieses Auto eine Steuer von Fr. 376.71 an. Der vom Strassenverkehrsamt in Rechnung gestellte Betrag wäre in diesem Fall Fr. 377.-- (Rechnungsbetrag gerundet).

b. Für zweirädrige Motorräder gilt neu eine Besteuerung nach Kilowatt anstelle von Steuer-PS. Hier ist eine Grundsteuer von Fr. 61.-- pro Fahrzeug mit einer Leistung bis 13 Kilowatt vorgesehen. Für jedes zusätzliche Kilowatt kommen Fr. 1.90 hinzu. Das System entspricht dem bisherigen, nur wird neu mit Kilowatt statt mit PS gerechnet.

c. und d. In Absatz c wurden die Kleinbusse herausgenommen, die neu nach Gesamtgewicht besteuert werden und deshalb in Absatz d wiederzufinden sind. Damit sind der Gesellschaftswagen und neu der Gelenkbus die einzigen Fahrzeugarten, welche nach Anzahl Sitzplätzen besteuert werden,

§ 13 Absätze 2 und 3

Damit rein elektrische Fahrzeuge nicht höher besteuert werden als vergleichbare konventionelle Modelle, erhalten diese Fahrzeuge für beide Bemessungsgrundlagen einen technischen Ausgleich von 20 Prozent (zur Kompensation des Mehrgewichts und der Mehrleistung; vgl. Bericht EBP Kapitel 6.2). Der Ausgleich von 20 Prozent zur Kompensation des Mehrgewichts und der Mehrleistung soll für alle rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge gewährt werden. Dies umfasst einerseits batterieelektrische sowie auch wasserstoff-elektrische Fahrzeuge.

Handelt sich beim Rechenbeispiel von oben um ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug, dann können 20 Prozent von Fr. 208.50 (Gewichtsbesteuerung) und 20 Pro-

zent von Fr. 168.21 (Leistungsbesteuerung) oder einfach 20 Prozent von dem Gesamtbetrag als Ausgleich abgezogen werden. Für dieses Auto müssten Fr. 301.37 (Rechnungsbetrag gerundet Fr. 301.--) Fahrzeugsteuern bezahlt werden.

Ein maximaler Ausgleich von 20 Prozent soll auf Gesetzesstufe festgelegt werden (Abs. 2), gleichzeitig soll dem Regierungsrat jedoch ermöglicht werden, den Ausgleich bei voranschreitendem technischem Fortschritt eigenständig absenken zu können (Abs. 4). Bei einer raschen Zunahme von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen droht sonst der Verlust von Steuersubstrat, womit die Forderung des Parlaments nach Ertragsneutralität gefährdet wäre. Mit der Einräumung zur Senkung des technologischen Ausgleichs in der Verordnung kann der Regierungsrat rasch auf Veränderungen reagieren.

§ 14 Absatz 1

Komplettiert wird die Grundsteuer mit einem ertragsneutralen Bonus-Malus-System, bei dem der Malus den Bonus finanziert. Dabei wird der Malus im Gesetz festgeschrieben und der Bonus in der Verordnung (vgl. unten). Das entspricht der bisherigen Kompetenzaufteilung zwischen Kantonsrat und Regierungsrat.

Das bereits bestehende Malussystem mit einem unbefristeten Steuerzuschlag für den Fahrzeugbestand, das sich an dem Emissionscode im Fahrzeugausweis orientiert, soll beibehalten, jedoch mit dem alternativen Kriterium g CO₂/km-Wert ergänzt werden. Damit wird der heutige Charakter des Malus basierend auf dem Emissionscode schrittweise durch einen Malus auf Basis des g CO₂/km-Wertes abgelöst.

Bisher haben jene Fahrzeuge einen Zuschlag bezahlt, welche 3 oder mehr Euro-Emissionskategorien tiefer eingestuft sind als die aktuell für Neuwagen geltende Euro-Norm. Aktuell gilt die Emissionskategorie Euro 6, womit die Fahrzeuge der Kategorien Euro 3 und älter maluspflchtig sind. Neu wird die Emissionskategorie Euro 3 oder schlechter explizit als Kriterium für den Malus ins Gesetz aufgenommen. Folglich werden Fahrzeuge der Emissionskategorie Euro 4 nur maluspflchtig, wenn sie einen gewissen g CO₂/km-Wert übersteigen (vgl. unten). Damit nimmt die Bedeutung des Emissionscodes als Maluskriterium künftig ab.

Personenwagen sollen dann einen Steuerzuschlag bezahlen, wenn deren g CO₂/km-Wert doppelt so hoch ausfällt wie der aktuelle g CO₂/km-Zielwert des Bundes gemäss der Verordnung über die Reduktion des CO₂-Emissionen vom 30. November 2012 ([SR 641.711](#), Anhang 4a). Mit dem momentanen Zielwert von 118 g CO₂/km wären folglich Fahrzeuge mit einem g CO₂/km-Wert von über 236 g CO₂/km maluspflchtig. Dem Regierungsrat wird die Kompetenz eingeräumt, den Faktor 2 (doppelter Wert) für den g CO₂/km-Wert zu erhöhen, wenn die Einnahmen aus dem Malus den Bonus überfinanzieren (vgl. dazu auch Ziff. 8.3). So wird die Ertragsneutralität gewährleistet.

§ 14 Absätze 2 - 4

Dass der Steuerzuschlag nur bei einem Halterwechsel oder bei erster Inverkehrsetzung im Kanton Luzern erhoben werden darf, soll ersatzlos gestrichen werden. Dadurch wird die ökologische Wirkung des Bonus-Malus-Systems verwässert und kann seine Wirkung zeitlich nur stark verzögert entfalten. Es gelten dieselben Argumente wie bei der Besitzstandswahrung (vgl. dazu Ziff. 4.4). Mit der Streichung von Absatz 2 kommt der Regierungsrat dem Anliegen des parlamentarischen Vorstosses [M 623 Kurer Gabriela](#) grösstenteils nach.

Absatz 3 wird unverändert übernommen, eine Anpassung drängt sich hier nicht auf.

Mit Absatz 4 werden die Veteranenfahrzeuge vom Steuerzuschlag ausgenommen. Auch diese sollten gemäss der Motion 623 Gabriela Kurer unter den Malus fallen. Betreffend diese Fahrzeuge vertritt der Regierungsrat nach wie vor die Haltung, dass sie nicht einem Malus belastet werden sollten. Einerseits gibt es im Kanton Luzern verhältnismässig wenige Veteranenfahrzeuge (3'000 Personenwagen) und sie dürfen maximal 3'000 km pro Jahr zurücklegen. Andererseits handelt es sich um Liebhaberfahrzeuge und technisches Kulturgut, was nicht mit einem Malus bestraft werden sollte. Absatz 4 soll deshalb unverändert übernommen werden.

§ 15 Absatz 2

Das Wort «neue» wird durch «weitere» ersetzt. Es ist eher eine kosmetische Anpassung. Wie bisher soll der Regierungsrat für Fahrzeuge, die keiner im Gesetz erwähnten Fahrzeugart zugeordnet werden können, in der Verordnung eine Verkehrssteuer entsprechend den gesetzlichen Grundlagen festlegen können. Dabei ist in erster Linie an spezielle Kleinmotorfahrzeuge, an dreirädrige Motorfahrzeuge oder an bundesrechtlich neu definierte Fahrzeugarten zu denken (vgl. dazu auch die Erläuterung zu § 4 Abs. 2 der Verordnung.)

6.2 Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes

§ 4 Absatz 2

Für dreirädrige Motorfahrzeuge (z.B. sogenannte Twikes) und Kleinmotorfahrzeuge (z.B. sogenannte Quads) werden die Steuern nach wie vor nach Leistung erhoben, aber nicht mehr pro Steuer-PS sondern neu pro Kilowatt.

§ 4a Absatz 1

Für Personenwagen (inkl. schwere Personenwagen) soll es einen Bonus geben, wenn sie bei ihrer ersten Inverkehrsetzung der Energieeffizienz-Kategorie A angehören und einen tieferen g CO₂/km-Wert ausweisen, als es der aktuelle CO₂-Zielwert des Bundes ist. Da die Kriterien zur Einteilung in die Energieeffizienz-Kategorie A laufend strenger und der CO₂-Zielwert stetig gesenkt werden, basiert der Bonus auf einer Grösse, die sich mit dem technologischen Fortschritt mitbewegt.

Der Bonus beträgt 80 Prozent der Verkehrssteuer und wird im Jahr der Erstinverkehrsetzung sowie in den vier Folgejahren gewährt. Ein Fahrzeug ist also maximal fünf Jahre bonusberechtig.

Aber auch Fahrzeuge, die weniger als vier Jahre vor dem Inkrafttreten der Änderungen mit Energieetikette A und einem g CO₂/km-Wert unter dem CO₂-Zielwert des Bundes in Verkehr gesetzt wurden, haben während einer Restlaufzeit Anspruch auf den Bonus. Mit dem Bonus werden auch Fahrzeughalterinnen und -halter belohnt, die schon vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ein ökologisches Fahrzeug angeschafft haben.

§ 4a Absatz 2

Bei den aufgezählten Fahrzeugarten wird es zu einer temporären Reduktion der Erträge pro Fahrzeug aufgrund des Bonussystems kommen. Dieses soll während ei-

ner Übergangsphase einen Anreiz bieten, um auf rein elektrische Fahrzeuge umzusteigen. Nach Erreichen eines bestimmten Anteils an rein elektrischen Fahrzeugen steigen die Erträge pro Fahrzeug wieder an und erreichen fünf Jahre später das heutige Niveau. Diese Massnahme ist nötig, weil der Bonus nicht durch einen Malus gegenfinanziert wird und Ertragsausfälle drohen.

Deshalb soll für diese Fahrzeugarten zusätzlich folgend Einschränkung gelten: Sobald der Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen 20 Prozent des jeweiligen Bestandes beträgt, werden keine neuen Fahrzeuge mehr ins Bonussystem aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt werden sich Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb bei den Neuzulassungen durchgesetzt haben und ein Anreizsystem nicht mehr zwingend erforderlich ist. Damit verschwindet der Bonus voraussichtlich gestaffelt nach Fahrzeugart.

§ 4a Absatz 3

Macht ein Fahrzeughalter oder eine Fahrzeughalterin einen Bonus geltend und sind die entsprechenden Daten für das Fahrzeug dem Strassenverkehrsamt nicht zur Verfügung, so hat er oder sie den Nachweis für die Bonusberechtigung zu erbringen.

Hierzu folgendes Beispiel: Die Energieetikette basiert auf der schweizerischen Typengenehmigung. Somit haben direkt importierte Fahrzeuge diesbezüglich keine Angaben. Halter solcher Fahrzeuge können die fehlenden Daten liefern um den Bonus zu beanspruchen.

§ 4f Absatz 1

Der Steuerzuschlag (Malus) wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen voraussichtlich 20 Prozent betragen. Dem Regierungsrat soll wie bisher die Kompetenz zugestanden werden, auf die technischen Entwicklungen zu reagieren und den Malus entsprechend anzupassen.

§ 4f Absatz 2

Da Angaben zum g CO₂/km-Wert vor allem bei älteren Fahrzeugen fehlen können, werden hier technische Details zur Berechnung von Ersatzwerten geklärt: Welcher CO₂-Wert gilt und welcher Wert gilt, wenn der Normwert nicht verfügbar ist.

Grundsätzlich wird mit dem WLTP-Wert gearbeitet. Die Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ist ein von Experten aus der Europäischen Union, Japan und Indien nach den Richtlinien des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) entwickeltes Messverfahren zur Bestimmung von CO₂-Emissionen und andere Abgasemissionen.

Alternativ kann beim Fehlen des WLTP-Wertes der «ältere» sogenannte NEFZ-Wert annäherungsweise in einen WLTP-Wert umgerechnet werden. Der NEFZ-Wert (Neuer Europäischer Fahrzyklus) war das standardisierte Verfahren für Messungen nach EU-Richtlinien bis 2017.

Ist für ein Fahrzeug keiner der beiden Werte verfügbar, so wird der g CO₂/km-Wert anhand der Formel in Anhang der CO₂-Verordnung des Bundes berechnet.

§ 7 Absätze 2 und 3

Diese beiden Absätze werden gestrichen, da die Grundlagen für die neue Verkehrssteuer im Gesetz festgeschrieben wird (vgl. Ausführungen zu § 13 des Gesetzes).

7 Befristung des Erlasses

Der Erlass soll grundsätzlich unbefristet gelten und wird deshalb nicht mit einem Ablaufdatum versehen. Sollten die Umstände zu einem markanten Ertragsüberschuss oder -defizit führen, kann in einem ersten Schritt eine Korrektur mittels Verordnungsänderung erfolgen. Bonus und Malus können erhöht oder gesenkt werden, wobei für den Malus ein Zuschlag von höchstens 30 Prozent erlaubt ist. Genügt diese Massnahme nicht, wird das Gesetz erneut angepasst werden müssen. Eine solche Anpassung ist angesichts der rasanten technischen Entwicklung im motorisierten Individualverkehr durchaus möglich.

Der Bonus wird befristet auf maximal fünf Jahre pro Fahrzeug, damit der Ertrag nicht rückläufig wird, wenn der Fahrzeugbestand mit immer mehr rein elektrischen Fahrzeugen immer ökologischer wird.

8 Kosten und Finanzierung

8.1 Ertragsneutralität

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen Steuerertrags pro Fahrzeug mit der neuen Grundsteuer (ohne Bonus-Malus-System). Der durchschnittliche Ertrag bleibt mit der Einführung der Steuer gleich (Ertragsneutralität) und ist auch in den Folgejahren nahezu konstant.

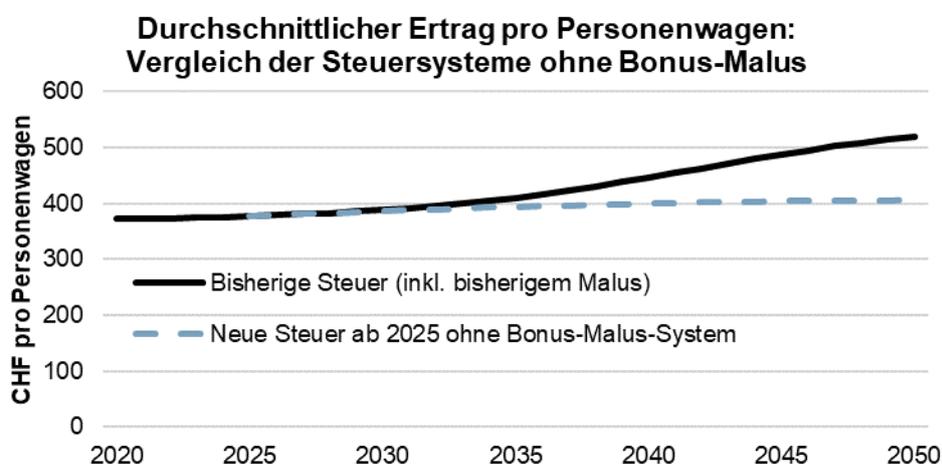


Abbildung 1: Entwicklung des durchschnittlichen Steuerertrags pro Personenwagen in CHF - Vergleich Variante 1 ohne Bonus-Malus-System zur aktuellen Steuer

Aufgrund der angenommenen Entwicklungen hin zu schwereren und leistungsstärkeren Fahrzeugen, ist der durchschnittliche Ertrag bis 2035 leicht ansteigend. Bei einem Festhalten der bisherigen Steuer, würde der Steuerertrag in den Jahren ab 2030 stark ansteigen und könnte bis 2050 durchschnittlich mehr als 500 Franken (+ 25 %) pro Personenwagen betragen.

In der nächsten Abbildung ist der durchschnittliche Ertrag der neuen Steuer inklusive Bonus-Malus-System dargestellt. Wie für die Grundsteuer in Abbildung 1 bleibt der durchschnittliche Ertrag auch mit dem Bonus-Malus-System nahezu konstant.

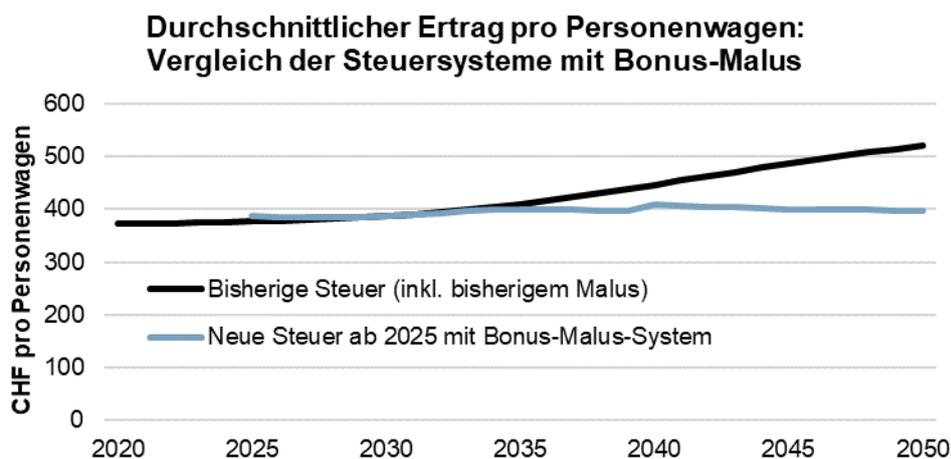


Abbildung 2: Entwicklung des durchschnittlichen Steuerertrags pro Personenwagen in CHF - Vergleich Variante 1 mit Bonus-Malus-System zur aktuellen Steuer.

Aufgrund des Bonus-Malus-Systems sind leichte Schwankungen des durchschnittlichen Ertrags erkennbar. Diese sind darauf zurückzuführen, dass die Kriterien des Bonus (Energieetikette A + CO₂-Zielwert des Bundes) und Malus (mindestens doppelter CO₂-Zielwert des Bundes) voraussichtlich etwa alle fünf Jahre auf Bundesebene angepasst werden. Folglich müssen für ein ertragsneutrales Bonus-Malus-System kurz nach Anpassung der Kriterien leichte und temporäre Mehreinnahmen erzielt werden, um geringe Ertragsausfälle in den Jahren vor der nächsten Anpassung der Kriterien kompensieren zu können. Somit ist das Bonus-Malus-System über den Zeitraum mit denselben Kriterien des Bundes ertragsneutral, die Ertragsneutralität wird jedoch nicht zwingend in jedem Jahr eingehalten.

Bei einer starken Absenkung des Zielwerts auf Bundesebene würden unter Umständen deutlich mehr Fahrzeuge im Kanton Luzern maluspflichtig, womit die Ertragsneutralität des Bonus-Malus-Systems potenziell nicht mehr gewährleistet wäre. Zur Sicherstellung der Ertragsneutralität wird folgende Umsetzung des Bonus-Malus-Systems vorgeschlagen:

Der maximale Zuschlag für den Malus wird im Gesetz bei 30 Prozent belassen. Bei einer möglichen Unterfinanzierung des Bonus-Malus-Systems kann der Regierungsrat den Steuerzuschlag bis auf 30 Prozent erhöhen und so das Gleichgewicht zwischen Einnahmen des Malus und Ausgaben des Bonus wiederherstellen. Der Regierungsrat erhält die Kompetenz, den Malus auf Verordnungsstufe abzuschwächen. Bei einer allfälligen Überfinanzierung des Bonus-Malus-Systems kann der Regierungsrat den Grenzwert für den Malus eigenständig senken. Bei Inkrafttreten der neuen Bestimmungen soll der Steuerzuschlag auf Verordnungsstufe 20 Prozent betragen.

In jedem Fall ist als präventives Monitoring die Entwicklung des durchschnittlichen Steuerertrags je Fahrzeug der betroffenen Fahrzeugarten jährlich zu überprüfen.

8.2 Auswirkungen auf einzelne Fahrzeuge

Die Umstellung auf eine neue Verkehrssteuer führt zwangsläufig zu Veränderungen und somit zu Gewinnern und Verlierern. Da die bisherige Steuer auf dem Kriterium Hubraum basiert, ist es unvermeidlich, dass insbesondere Fahrzeuge mit einem sehr grossen Hubraum und eher geringem Gesamtgewicht künftig weniger Steuern

bezahlen. Fahrzeuge mit einem vergleichsweise niedrigen Hubraum und hoher Leistung oder hohem Gesamtgewicht werden dagegen künftig eher höher besteuert. Abbildung 3 zeigt die Veränderung der Verkehrssteuer für eine Reihe von Vergleichsfahrzeugen. Bei den Fahrzeugmodellen in Abbildung 3 handelt es sich einerseits um Fahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugklassen, die im Jahr 2021 häufig verkauft wurden. Andererseits wurde darauf geachtet, gleichermassen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und elektrischem Antrieb zu berücksichtigen.

	Fahrzeugmodell	Typen- genehmigung	Getriebe	Hubraum (ccm)	Leistung (kW)	Gesamt- gewicht (kg)	CO ₂ -Wert (g CO ₂ WLTP/km)	Antrieb	Steuer bisher	Steuer neu ohne Bonus & Malus	Veränderung in %	Steuer neu mit Bonus & Malus	Veränderung in %
Miniklasse	Fiat 500	1FC956	m5a	1242	51	1360	154	Benzin	299	230	-23%	230	-23%
	Fiat Panda	1FD205	m6	875	63	1585	155	Benzin	244	271	11%	271	11%
	VW Up	1VQ813	m1a	0	61	1530	0	Elektro	282	210	-26%	42	-85%
	Fiat 500e	1FD189	m1a	0	87	1690	0	Elektro	299	244	-18%	49	-84%
Kleinwagenklasse	VW Polo	1VL961	m7a	999	70	1660	132	Benzin	282	287	2%	287	2%
	Dacia Sandero	1DD331	m6	999	67	1578	132	Benzin	282	274	-3%	274	-3%
	Renault Zoe	1RD609	m1a	0	100	1988	0	Elektro	315	288	-9%	58	-82%
Untere Mittelklasse	Mini Cooper SE	1MW568	m1a	0	135	1775	0	Elektro	397	298	-25%	60	-85%
	VW Golf	1VQ274	m7a	1498	110	1870	134	Benzin-Hybrid	360	363	1%	363	1%
	Skoda Fabia	1SL326	m7a	999	70	1615	145	Benzin	282	281	0%	281	0%
Mittelklasse	Cupra Born	1CL169	m1a	0	150	2260	0	Elektro	397	367	-8%	73	-82%
	VW ID.3	1VQ882	m1a	0	150	2270	0	Elektro	397	368	-7%	74	-81%
	Skoda Octavia	1SL439	m7a	1668	110	2117	141	Diesel	360	398	10%	398	10%
Obere Mittelklasse	BMW 3er	1BT188	a8	1995	140	2290	137	Diesel-Hybrid	397	458	15%	458	15%
	Kia EV6	1KA704	m1a	0	168	2425	0	Elektro	425	403	-5%	81	-81%
	VW ID.4	1VL945	m1a	0	150	2660	0	Elektro	397	411	4%	82	-79%
Luxusklasse	Mercedes-Benz E-Klasse	1MJ485	a9	1950	143	2310	166	Diesel	397	464	17%	464	17%
	BMW 5er	1BR728	a8	1995	140	2530	158	Diesel-Hybrid	397	491	24%	491	24%
	Tesla Model 3	1TD833	m1a	0	366	2232	0	Elektro	860	631	-27%	126	-85%
Coupés/Sportwagen	Polestar 2	1PJ802	m1a	0	300	2600	0	Elektro	740	587	-21%	117	-84%
	BMW 8er	1BV364	a8	2998	245	2480	207	Benzin	539	650	21%	781	45%
	Mercedes-Benz S-Klasse	1MJ830	a9	2999	320	2810	209	Benzin-Hybrid	539	818	52%	818	52%
Cabrios / Roadster	Porsche Taycan	1PF793	m2a	0	360	2880	0	Elektro	860	696	-19%	696	-19%
	Mercedes-Benz EQS	1MK245	m1a	2998	385	3135	0	Elektro	902	756	-16%	151	-83%
	Porsche 911	1PF799	m8a	3745	478	2020	284	Benzin	740	964	30%	1157	56%
Geländewagen (SUV)	Ferrari F8	1FA211	m7a	3902	530	1942	296	Benzin	779	1037	33%	1245	60%
	Audi e-tron GT quattro	1AF966	m2a	0	350	2840	0	Elektro	820	678	-17%	136	-83%
	Mini Cabrio	1MN579	m7a	1998	131	1745	143	Benzin	397	371	-6%	371	-6%
Vans	Jeep Wrangler	1JB628	a8	1995	200	2574	278	Benzin	397	591	49%	709	79%
	Fiat 500 Cabrio	1XN528	m1a	0	87	1730	0	Elektro	299	249	-17%	50	-83%
	Audi Q3	1AN956	m7a	1498	110	2080	157	Benzin-Hybrid	360	392	9%	392	9%
Vans	VW Tiguan	1VL797	m7a	1968	147	2300	174	Diesel	397	468	18%	468	18%
	Volvo XC40	1VP123	m1a	0	300	2650	0	Elektro	740	592	-20%	118	-84%
	Skoda Enyaq iV	1SL542	m1a	0	150	2649	0	Elektro	397	410	3%	82	-79%
Vans	Seat Alhambra	1SH939	m7a	1968	110	2590	212	Diesel	397	463	17%	463	17%
	VW Touran	1VQ378	m7a	1498	110	2240	160	Benzin	360	415	15%	415	15%
	Mercedes-Benz EQV	1MJ702	m1a	0	150	3500	0	Elektro	397	505	27%	505	27%
Vans	Citroen e-Berlingo	1CK507	m1a	0	100	2290	0	Elektro	315	321	2%	64	-80%

Abbildung 3: Veränderung der Steuer für Personenwagen aus verschiedenen Grössenklassen mit unterschiedlichen Antriebstechnologien inklusive Bonus-Malus-System der Variante 1

Für praktisch alle rein elektrischen Fahrzeuge sinken die Steuern mit dem neuen Steuersystem. Ebenfalls bezahlen kleine Fahrzeuge tendenziell tiefere oder ungefähr gleichbleibende Steuern. Für schwere und besonders leistungsstarke Fahrzeuge steigt der Steuerbetrag tendenziell.

8.3 Regulierung über Bonus-Malus-System

Da davon ausgegangen werden kann, dass der CO₂-Zielwert des Bundes in Zukunft weiter verschärft wird, würde auch das Maluskriterium nach unten angepasst werden. Bei einer starken Absenkung des Zielwerts auf Bundesebene würden unter Umständen deutlich mehr Fahrzeuge im Kanton Luzern maluspflichtig, womit die Ertragsneutralität des Bonus-Malus-Systems potenziell nicht mehr gegeben wäre. Zur Sicherstellung der Ertragsneutralität wird folgende rechtliche Umsetzung des Bonus-Malus-Systems vorgeschlagen:

- Der Regierungsrat erhält die Kompetenz, den Malus auf Verordnungsstufe abzuschwächen. Bei einer allfälligen Überfinanzierung des Bonus-Malus-Systems kann der Regierungsrat den Grenzwert für den Malus eigenständig erhöhen. Senkt die Schweiz ihre CO₂-Zielwerte analog der EU, müsste der Regierungsrat im Jahr 2030 eingreifen und den Faktor zur Bestimmung des Malus-Grenzwertes erhöhen, um die Ertragsneutralität sicherzustellen. Dies wurde in den Modellierungen entsprechend berücksichtigt (Erhöhung des Faktors von 2 auf 2.72 zwischen 2030-2039. Danach wieder Reduktion auf Faktor 2).

- Die maximale Malushöhe wird im Gesetz auf 30 Prozent belassen wie es heute ist. Der Regierungsrat setzt bei Inkrafttreten der neuen Bestimmungen den Steuerzuschlag auf Verordnungsstufe auf 20 Prozent fest. Bei einer möglichen Unterfinanzierung des Bonus-Malus-Systems kann der Regierungsrat den Steuerzuschlag bis auf 30 Prozent erhöhen und so das Gleichgewicht zwischen Einnahmen des Malus und Ausgaben des Bonus wiederherstellen.

8.4 Kosten Anpassung Informatik

Die Anpassung der Informatiklösung Viacar kostet ungefähr Fr. 400'000.--. Im Übrigen ist die neue Verkehrssteuer ertragsneutral auszugestalten.

Beilagen

Verzeichnis der Beilagen

- | | |
|----------|---|
| Anhang 1 | Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton Luzern bis 2040 (EBP März 2021) |
| Anhang 2 | Bericht Ernst Basler + Partner - Verkehrssteuer Kanton Luzern |
| Anhang 3 | Abkürzungsverzeichnis |