



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 7. November 2016  
Kantonsratspräsident Andreas Hofer

### **B 55 G Konsolidierungsprogramm 2017 (KP17); Entwürfe von Gesetzesänderungen und andere Massnahmen im Rahmen des Projekts - Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Erhöhung Motorfahrzeugsteuer) / Finanzdepartement**

#### 1. Beratung

Antrag Urs Brücker zu § 5 Abs. 2 (geltendes Recht): Für besonders emissionsarme und umweltfreundliche Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit einem ausserordentlich geringen Treibstoffverbrauch wird eine Verkehrssteuer von maximal 50 % der Steuer der entsprechenden Fahrzeugklasse erhoben.

Urs Brücker: Gemäss aktuell gültigem Gesetz des Kantons über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes können emissionsarme und umweltfreundliche Autos wie Erdgas-, Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoff-Fahrzeuge teilweise von der Verkehrssteuer befreit werden. Dies hat der Kanton Luzern auch getan und besteuert solche Fahrzeuge gemäss Verordnung zum Gesetz, SRL Nr. 777, mit 20 Prozent des tiefsten Steuersatzes der entsprechenden Fahrzeugklasse. Dabei geht es nicht um die viel diskutierte Bemessungsgrundlage der Verkehrssteuer nach Hubraum, Steuer-PS, Gesamtgewicht oder Leistung und Gesamtgewicht, sondern um die Bevorzugung umweltfreundlicher Antriebe in der gleichen Fahrzeugklasse. Damit soll nun Schluss sein, und die umweltfreundlichen Autos sollen gleich hoch besteuert werden wie die Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb. Während die Erhöhung bei den konventionellen Antrieben 2 Prozent betragen soll, heisst das für die umweltfreundlicheren Fahrzeuge eine Steuererhöhung um Faktoren. Beim Honda Civic Hybrid bedeutet das zum Beispiel eine Erhöhung um Faktor 6 oder beim Tesla 85 um Faktor 27, also eine Erhöhung um sagenhafte 2700 Prozent. Natürlich benutzen umweltfreundliche Autos die Strassen genauso wie die Fahrzeuge mit konventionellen Treibstoffen. Dabei ist aber auch klar, dass die Folgeschäden für Mensch und Natur durch die konventionellen Verbrennungsmotoren unvergleichbar hoch sind. Dabei meine ich nicht nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, sondern zum Beispiel auch den Feinstaub und die karzinogenen Gase, welche zu Krebs führen oder die Stickstoff-Verbindungen, welche mit Wasser vermischt zu Säurebildung führen und den Strassenbelägen schaden. In allen anderen Kantonen, ausser den Kantonen Aargau und Appenzell Inneroden, wird diesen ökologischen Aspekten bei der Bemessung der Verkehrssteuern Rechnung getragen. Eine Erhöhung der Steuer auch für umweltfreundliche Antriebe ist angesichts der finanziellen Lage des Kantons absolut vertretbar. So wie dies jetzt aber angedacht ist, geht es definitiv nicht; damit wird die Innovation in diesen Technologien gebremst, und unser Kanton stürzt auch in diesem Bereich ins ökologische

Jammertal. Ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Für die Planungs- und Finanzkommission (PFK) spricht Kommissionspräsident Marcel Omlin.

Marcel Omlin: Dieser Antrag ist der PFK vorgelegen und mit 15 zu 2 Stimmen abgelehnt worden. Ich bitte Sie, der Meinung der Kommission zu folgen.

Katharina Meile: Die Grüne Fraktion unterstützt den Antrag der GLP. Aktuell befinden wir uns in einem Förderungsmodus, noch ist der Anteil von emissionsarmen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sehr gering. Wenn schon Autos gebraucht werden, dann sollen sie wenigstens umweltschonender als herkömmliche sein. Dazu braucht es aber einen Anreiz sowie eine Förderung. Wenn die alternativen Antriebe zum Standard werden, kann diese Förderung über die Verkehrssteuer wieder „ausgeschlichen“ werden. Es ist richtig, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nicht ganz von der Steuer befreit werden. Auch diese Autos benötigen eine Infrastruktur, die finanziert werden muss. Eine Reduktion der Abgaben ist aber sinnvoll.

David Roth: Die SP-Fraktion lehnt den Antrag ab. Anlässlich von sieben WAK-Sitzungen ist versucht worden, eine ökologisierte Motorfahrzeugsteuer zu definieren. Es galt zu beurteilen, was der Sinn einer solchen Erleichterung sein soll. Schlussendlich kamen diesbezüglich weder die WAK noch der Kantonsrat zu einer sinnvollen Lösung. Letztlich wird die graue Energie der Autoproduktion nicht berücksichtigt. Gerade bei emissionsarmen und umweltfreundlichen Fahrzeugen ist diese Bilanz aber oft gegenteilig.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Marcel Schwerzmann.

Marcel Schwerzmann: Die Regierung lehnt diesen Antrag ab. Bei einem solchen Rabatt handelt es sich um eine Lenkungsmaßnahme. Diese Lenkungsmaßnahme braucht es aber mittlerweile nicht mehr, weil die Innovation für solche Antriebe in der Industrie bereits angekommen ist. Urs Brücker hat von einer Erhöhung um 2700 Prozent gesprochen. Ein Tesla hat 700 PS, die Steuer dafür beträgt 41 Franken. Deshalb lässt sich niemand, der einen Tesla kaufen will, von einer höheren Steuer abschrecken.

Der Rat lehnt den Antrag mit 92 zu 12 Stimmen ab.

Antrag Urs Brücker zu § 13 lit. a: Die Motorfahrzeugsteuer wird um 4 % erhöht.

Urs Brücker: Ich äussere mich zu den Anträgen 2–5. Die Motorfahrzeugsteuer wurde seit 1994 nicht mehr der Teuerung angepasst. Diese beträgt seither 12,7 Prozent. Dadurch werden die Kosten für die Strasseninfrastruktur durch die Verkehrssteuer laufend weniger gedeckt. Die vorgesehene Anpassung um 2 Prozent ist klar zu wenig. Die mit unseren Anträgen vorgeschlagene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Transportanhänger, Traktoren und Motorkarren für den gewerblichen Gebrauch sind moderat und kaum spürbar. Bei 30 Steuer-PS macht dies gerade einmal 25 Franken im Jahr aus, bei einem 40-Tonner sind es 62 Franken im Jahr. Ich bitte Sie, die Anträge 2–5 zu unterstützen.

Für die Planungs- und Finanzkommission (PFK) spricht Kommissionspräsident Marcel Omlin.

Marcel Omlin: Die Anträge 2–5 sind der PFK vorgelegen und mit 13 zu 4 Stimmen abgelehnt worden. Ich bitte Sie, der Meinung der Kommission zu folgen.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Marcel Schwerzmann.

Marcel Schwerzmann: Die Regierung lehnt die Anträge 2–5 ab. Wir schlagen eine Erhöhung um 2 Prozent vor, da wir das Fuder nicht überladen wollen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 88 zu 20 Stimmen ab.

Antrag Urs Brücker zu § 13 lit. d: Die Motorfahrzeugsteuer wird um 4 % erhöht.

Der Rat lehnt den Antrag mit 92 zu 18 Stimmen ab.

Antrag Urs Brücker zu § 13 lit. g: Die Motorfahrzeugsteuer wird um 4 % erhöht.

Der Rat lehnt den Antrag mit 92 zu 18 Stimmen ab.

Antrag Urs Brücker zu § 13 lit. h: Die Motorfahrzeugsteuer wird um 4 % erhöht.

Der Rat lehnt den Antrag mit 93 zu 18 Stimmen ab.

Antrag Urs Brücker/David Roth zu § 13 lit. i (neu): Die jährliche Verkehrssteuer wird alle 5 Jahre der Teuerung angepasst.

David Roth: Trotz der Teuerung bleibt die Motorfahrzeugsteuer immer auf demselben Niveau stehen. Um nicht alle paar Jahre über dieses Thema befinden zu müssen, also im Sinn eines effizienten Ratsbetriebes, bitte ich Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Für die Planungs- und Finanzkommission (PFK) spricht Kommissionspräsident Marcel Omlin.

Marcel Omlin: Der PFK sind zwei gleichlautende Anträge vorgelegen. Ein Antrag wurde zugunsten des Antrags von Urs Brücker zurückgezogen. Dieser Antrag ist von der PFK mit 13 zu 4 Stimmen abgelehnt worden. Ich bitte Sie, der Meinung der Kommission zu folgen.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Marcel Schwerzmann.

Marcel Schwerzmann: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Wir wollen auch hier das Fuder nicht überladen. Zudem handelt es sich hier um Tarife. Die Tarife bei Steuern sind in der Hoheit des Kantonsrates.

Der Rat lehnt den Antrag mit 87 zu 25 Stimmen ab.

Antrag Armin Hartmann: Ablehnung der Gesetzesänderung.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt die Massnahme zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ab. Im Kanton Luzern hat das Volk zu zwei Fragen klar Stellung bezogen, nämlich zur Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten und zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Beide Massnahmen wurden im Kanton Luzern immer wieder abgelehnt. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wurde insbesondere dann abgelehnt, wenn nichts davon dem Strassenbau zugutegekommen ist. Wenn diese Massnahme heute beschlossen wird, so geschieht das gegen den Volkswillen. Die Motorfahrzeugsteuer stellt eine Infrastrukturabgabe dar. Das würde heissen, dass die Mittel aus der Erhöhung direkt dem Strassenbau zukommen müssten. Das ist aber nicht der Fall, sondern das Geld fliesst in die allgemeine Staatskasse, der Strassenbau profitiert nicht davon. Wir bezweifeln ausserdem, dass mit der geplanten Erhöhung tatsächlich mehr Mittel generiert werden können. Gerade das Gewerbe reagiert sehr sensitiv auf solche Erhöhungen. Wir gehen davon aus, dass die Fahrzeuge in anderen Kantonen eingelöst würden. Wollen wir das? Im Bereich der Motorfahrzeugsteuer wäre eine Gesamtschau notwendig. Es müsste geklärt werden, welche Mittel notwendig sind und woher sie kommen sollen. Die Sanierung der Staatskasse über eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ist nicht zielführend und soll deshalb abgelehnt werden.

Für die Planungs- und Finanzkommission (PFK) spricht Kommissionspräsident Marcel Omlin.

Marcel Omlin: Dieser Antrag ist der PFK vorgelegen und mit 12 zu 5 Stimmen abgelehnt worden.

Katharina Meile: Die Grüne Fraktion steht dieser Gesetzesänderung sehr kritisch gegenüber. Eigentlich sind wir gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, weil höhere Einnahmen zweckgebunden für Strassen benötigt werden. Mit mehr Strassen entsteht mehr Verkehr, dadurch entstehen mehr Abgaben, die für noch mehr Strassen benötigt werden, und somit gibt es schlussendlich noch mehr Autos. Es ist ein Teufelskreis, den wir nicht befürworten. Trotzdem stimmen wir der Massnahme zu, da wir unter der noch folgenden Gesetzesänderung zu B 55 N den Antrag stellen, dass ein Teil der Verkehrsabgaben in die allgemeine Staatskasse fliessen soll. Wir stimmen deshalb der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu, erwarten aber, dass Sie unseren Antrag unter B 55 N ebenfalls unterstützen werden.

Adrian Nussbaum: Die CVP-Fraktion stimmt dieser Massnahme zu. Es ist uns aber ebenfalls wichtig, dass das Fuder nicht überladen wird. Deshalb haben wir die Anträge von Urs Brücker und David Roth abgelehnt, hauptsächlich die automatische Anpassung an die Teuerung. Wir glauben aber, dass eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer nach 20 Jahren, insbesondere aus Sicht der Opfersymmetrie, angebracht ist, auch wenn das Volk sich schon mehrmals dagegen geäussert hat.

Urs Brücker: Die GLP stimmt der Gesetzesänderung zu und lehnt somit den Antrag von Armin Hartmann ab. Gemäss Finanzdirektor Marcel Schwerzmann sind keine Lenkungsabgaben mehr notwendig. Zurzeit gibt es in der Schweiz 4,9 Millionen Autos,

davon sind zirka 11'000 immatrikulierte Elektro- und Hybridfahrzeuge sowie 13'000 Erdgasfahrzeuge. Das zeigt, dass in diesem Bereich ein Anreizsystem durchaus sinnvoll wäre.

Pius Müller: Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer kommt für die SVP nicht infrage. Das Stimmvolk hat eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer schon mehrmals abgelehnt. Der Autoverkehr, der nach wie vor 85 Prozent aller Verkehrsleistungen erbringt, ist oft Prügelknabe zahlreicher Exponenten. Die Regierung hat den Auftrag, mit dem KP17 Sparmassnahmen aufzuzeigen und nicht Ertragssteigerungen von 2 Millionen Franken mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu generieren, erst recht nicht über gebundene Abgaben. Wieder einmal mehr wird der mobile Fahrer zur Milchkuh der Nation. Viele Personen in den Randregionen sowie KMU sind auf ein Auto oder einen Lieferwagen ohne Wenn und Aber angewiesen. Das Gewerbe ist von einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer am meisten betroffen. Man rechnet mit 200'000 bis 300'000 Franken Mehreinnahmen durch die Transportfahrzeuge aus dem Gewerbe, und das ohne die LSVA. Der Gewerbler kann seine Materialien nicht mit einem Velo und einem Anhänger auf die Baustelle transportieren. Er braucht dazu verschiedene Fahrzeuge. Aus Sicht der Regierung ist die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer verkräftbar. Sie lässt dabei aber etwas ausser Acht: Mit mehreren Fahrzeugen summieren sich auch die Kosten für die KMU stark. In der aktuellen wirtschaftlichen Situation gefährden solche Massnahmen Arbeitsplätze. Die Attraktivität des Werkplatzes Luzern wird zudem leichtsinnig gefährdet, und Kontrollschilder werden in andere Kantone verschoben. Ich bin der klaren Meinung, dass diese Gebühren nur kostendeckend erhoben werden dürfen und nicht für Quersubventionierungen genutzt werden sollen. Lehnen Sie aus den genannten Gründen die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ab.

David Roth: Es ist fast herzergreifend, dass eine zweiprozentige Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer als Untergang der gesamten wirtschaftlichen Tätigkeit im Kanton angeschaut werden kann. Der Erhöhung der Musikschulgebühren für Kinder in diesem Kanton konnte hingegen ohne Zögern zugestimmt werden.

Räto B. Camenisch: In den letzten 20 Jahren ist eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer vom Volk immer abgelehnt worden. Diese Erhöhung nun quasi über die Hintertüre vorzunehmen, löst ein Donnergrollen aus, das sich möglicherweise bei der Abstimmung über eine Steuererhöhung zum Gewitter entwickeln wird.

Patrick Hauser: Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass im Sinn des gesamten Sparpakets alle einen Beitrag leisten müssen. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 2 Prozent ist eine tragbare Mehrbelastung, welche auch die KMU bereit sein werden zu leisten.

Monique Frey: Wie bereits erklärt, stimmt die Grüne Fraktion dieser Erhöhung mit gemischten Gefühlen zu. Es werden viele Motorfahrzeuge dazu gebraucht, um zur Wirtschaft des Kantons beizutragen. Viele Fahrten sind aber nicht wirtschaftlich motiviert. Nebst dem Ertrag aus der Motorfahrzeugsteuer werden weitere Gelder benötigt, um Kosten wie für die Umweltverschmutzung und die daraus entstandenen Krankheitskosten zu decken. Für eine verursachergerechte Motorfahrzeugsteuer müsste die heutige Steuer verdoppelt und nicht nur um 2 Prozent erhöht werden. Es sollen aber auch möglichst viele Personen dazu gebracht werden, auf den öV umzusteigen. Dadurch würden die Strassen entlastet und den Gewerblern würde freie Fahrt entstehen. Es ist aber nie darum gegangen, dass Gewerbler aufs Velo umsteigen sollen.

Angela Lüthold: Meines Wissens bezahlen die Velofahrer nichts an die Infrastruktur. Was die Krankheitskosten betrifft, sind die Velofahrer die Gruppe, welche am meisten Unfälle verursacht.

Michael Töngi: Die Velofahrerinnen und Velofahrer bezahlen ebenfalls Steuern, nämlich über die allgemeinen Mittel der Gemeinden, also Steuergelder, die für den Strassenbau verwendet werden.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Marcel Schwerzmann.

Marcel Schwerzmann: Die Regierung hält an der Gesetzesänderung fest. Wir sprechen

hier nicht von Gebühren, sondern von Steuern. Steuern sind nie kostendeckend, sondern damit müssen die staatlichen Leistungen finanziert werden, in diesem Fall zweckgebundene staatliche Leistungen. Ich bitte Sie, den Antrag von Armin Hartmann abzulehnen.

In der Gesamtabstimmung stimmt der Rat der Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes, wie sie aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 84 zu 27 Stimmen zu.