

Luzern will Elektroautos steuerlich entlasten

Die Regierung nimmt einen neuen Anlauf zur Revision der Verkehrssteuern.

Die Verkehrssteuern sollen im Kanton Luzern für Personenwagen nach ökologischen Gesichtspunkten revidiert werden. Diesen Auftrag erteilte der Kantonsrat im Rahmen der Klimadebatte von 2019. Nun liegt der Vorschlag der Regierung auf dem Tisch.

Die heutigen Berechnungsmethoden entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Fahrzeugtechnik - und sie benachteiligen Besitzerinnen und Besitzer von Elektroautos. Dies soll sich ändern, wie Paul Winiker, Vorsteher des Justiz- und Sicherheitsdepartements, gestern vor den Medien erklärte: Geplant ist, Personenwagen künftig nicht mehr nach Hubraum, sondern aufgrund ihres Gewichts und ihrer Leistung zu besteuern. Besonders saubere Fahrzeuge sollen überdies einen Bonus erhalten, wäh-

«Die Forderung nach einer Ökologisierung der Steuer wird klar erfüllt.»

Paul Winiker
Luzerner Regierungsrat

rend Autos mit hohem Emissionswert mit einem Malus belegt werden. Bonusberechtigt sind Personenwagen der Energieeffizienz kategorien A und B. Der Bonus beträgt 80 Prozent und gilt während der ersten fünf Jahre.

Paul Winiker ist optimistisch, dass es der Revisionsvorschlag trotz Vorbehalten von links und rechts durch den Kantonsrat schafft. Denn die Vorlage vereinige mehrere Vorteile: «Die neue Verkehrssteuer ist nicht nur ertragsneutral, sondern auch zukunftsfähig.» Ausserdem sei sie technologieneutral, versteife sich also nicht auf Elektromobilität, sondern sei etwa auch offen für synthetische Kraftstoffe. «Und die Forderung nach einer Ökologisierung der Steuer wird klar erfüllt.» (cpm)

Kommentar 5. Spalte

19

Kommentar

Moderat und dennoch umstritten

Der Kantönliche herrscht auch beim Thema Verkehrssteuern: Vom Aargau bis nach Zug gelten je eigene Regeln und Berechnungsmethoden - und fast überall gibt es aufgrund der technologischen Entwicklung und dem Ökologisierungsdruk akuten Handlungsbedarf. Das gilt auch für Luzern. Hier geht nun zum wiederholten Mal ein Vorschlag in die parlamentarische Debatte.

Die neue Regelung schickt den Hubraum als Bemessungskriterium in Rente und setzt bei der Festlegung der konkreten Fahrzeugsteuern auf Gewicht und Leistung. Mit einem Bonus-Malus-System sollen Halterinnen und Halter von emissionsarmen Fahrzeugen während der ersten fünf Jahre besonders profitieren können. Bislang war das Gegenteil der Fall: Elektrofahrzeuge werden in Luzern aktuell stärker besteuert als Verbrenner.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung bleibt in alle Richtungen moderat, wirkt bereits wie ein vorweggenommener Kompromiss, quasi als kleinster gemeinsamer Nenner. Trotzdem oder gerade deswegen dürfte sie erneut viel Angriffsfläche bieten - von links wie rechts. Sollte die Vorlage an einer unheiligen Allianz scheitern, wäre dies sehr ärgerlich. Gegen ein Referendum und damit einen Urnenentscheid ist dagegen nichts einzuwenden. Sollte die Schweizerische Volkspartei sich dazu entscheiden, muss sie sich allerdings etwas bewusst sein: Sie würde bei diesem Geschäft vor allem als Partei der Luxusklasse- und Sportwagenfahrenden wahrgenommen.



Christian Peter Meier
christian.meier@
luzernerzeitung.ch

Wer elektrisch fährt, profitiert

Neue Berechnungskriterien und ein Bonus-Malus-System: Luzern wagt sich erneut an die Revision der Verkehrssteuer.

Christian Peter Meier

Die aktuelle Verkehrssteuer im Kanton Luzern benachteiligt Elektrofahrzeuge: Deren Halterinnen und Halter zahlen mehr an den Kanton als jene mit einem Verbrennerauto. Auch entspricht die Steuer nicht mehr dem aktuellen Stand der Fahrzeugtechnik. Der neue Vorschlag der Regierung basiert auf der Klimadebatte des Kantonsrats von 2019. Damals wurde eine Ökologisierung der Verkehrssteuer verlangt und mit der Überweisung entsprechender Vorstösse ein Auftrag zur Revision erteilt.

Dies sind die wichtigsten geplanten Neuerungen:

— Die neue Bemessungsgrundlage für Personenwagen gewichtet das **Gesamtgewicht** mit 70 Prozent, die **Leistung** mit 30 Prozent. Der Hubraum wird bei der Berechnung der Steuer nicht mehr berücksichtigt. Konkret wird das Gewicht pro Kilo mit 0.139 Franken besteuert. Bei der Leistung werden für die ersten 75 Kilowatt 0.810 Franken/kW verrechnet, für die nächsten 75 Kilowatt 1.215 Franken/kW und für jedes weitere Kilowatt 1.620 Franken.

— Weil E-Autos aus technologischen Gründen (Batterie) schwerer sind und zumindest in der Theorie eine Mehrleistung ausweisen, wird ihnen ein **steuerlicher Abzug** (höchstens 20 Prozent) gewährt.

— Besonders saubere Fahrzeuge erhalten einen **Bonus**. Bonusberechtigt sind Personenwagen der Energieeffizienzkategorien A und B. Deren CO₂-Emissionswert darf nicht mehr als die Hälfte des jeweils aktuellen Zielwerts des Bundes betragen. Der Bonus beträgt **80 Prozent** und gilt während der ersten fünf Jahre.

— Personenwagen, die nur die Abgasnorm Euro 3 oder weniger



Ein Showroom des Elektroautoherstellers Tesla.

Bild: Gaetan Bally/Keystone (Zürich, 27. 1. 2022)

erfüllen, werden mit einem **Malus von 20 Prozent** belegt. Das gilt auch für Autos, deren CO₂-Emissionswert mindestens doppelt so hoch ist wie der jeweils aktuelle Zielwert des Bundes.

Der Malus kann bei Bedarf von der Regierung auf maximal 30 Prozent erhöht werden.

— Auf eine Besitzstandswahrung bereits immatrikulierter

Fahrzeuge wird verzichtet. Gemäss Peter Kiser, Leiter des Strassenverkehrsamts des Kantons Luzern, heisst das: Das neue Steuersystem gilt auch für ältere Fahrzeuge.

— Mit einer Ausnahme: **Veteranenfahrzeuge** sind vom Malussystem ausgenommen – sie bezahlen den regulären Tarif.

— **Motorräder** werden neu nach **Leistung** besteuert.

— **Nutzfahrzeuge** (etwa Lieferwagen oder Sattelschlepper bis 3,5 Tonnen) und **Kleinbusse** werden wie bisher nach **Gesamtgewicht** besteuert. Rein elektrische Fahrzeuge in diesen Kategorien profitieren vom gleichen Bonusmodell wie PW. Einen Malus soll es hier nicht geben.

— Das neue System soll **ertragsneutral** sein. Sprich: Der Kanton soll damit ungefähr gleich viel Geld einnehmen wie bisher. Würde man beim bisherigen System bleiben, würden die Einnahmen aufgrund der zunehmenden Anzahl E-Autos stetig steigen.

Justiz- und Sicherheitsdirektor Paul Winiker (SVP), in dessen politischer Verantwortung auch das Strassenverkehrsamt Luzern liegt, präsentierte die Pläne am Montag vor den Medien. Es dürfte nur Wochen vor seinem Rücktritt eines seiner letzten politischen Geschäfte sein – notabene eines mit harziger Vergangenheit: Die Revision der Verkehrssteuer begleitete Winiker während seiner gesamten achtjährigen Amtszeit. Dass es bisher nicht klappen wollte, lag allerdings nicht an ihm, sondern am Parlament.

Paul Winiker gab sich optimistisch, dass es der aktuelle Revisionsvorschlag durch den Kantonsrat schaffen könnte, selbst wenn es Vorbehalte gebe. Umso wichtiger war es ihm, die Vorteile hervorstreichend: «Die neue Verkehrssteuer ist nicht nur ertragsneutral, sondern auch zukunftsfähig.» Ausserdem sei sie technologieneutral, versteife sich also nicht auf Elektromobilität, sondern sei etwa auch

offen für synthetische Kraftstoffe. «Und die Forderung nach einer Ökologisierung der Steuer wird klar erfüllt.»

SVP behält sich Referendum vor

Im Parlament wird das Geschäft von Winikers Nachfolgerin Ylfe Fanaj (SP) vertreten werden. Ob das die Chancen erhöhen wird? Bis jetzt sind die Vorbehalte von Links-Grün gross, ebenso jene der SVP. Laut Einschätzung von Kantonsrätin Simone Brunner (SP, Luzern), die sich auch in der Kommission Wirtschaft und Abgaben engagiert, wird «der Rückhalt von linker Seite nicht allzu gross sein. Dafür erreicht der Vorschlag die ökologische Lenkungswirkung zu wenig konsequent.» Es sei nicht nur wichtig, auf Verbrenner zu verzichten, sondern auch auf schwere Fahrzeuge. Hier greife das Modell zu wenig konsequent. Dass man die Ertragsneutralität zur obersten Handlungsmaxime erklärt habe, betrachtet Simone Brunner ausserdem als verpasste Chance: «Mehrerträge hätte man etwa für Massnahmen zum Schutz des Klimas verwenden können.»

SVP-Parteipräsidentin Angela Lüthold-Sidler «will in erster Linie auf Sinn und Zweck der Motorfahrzeugsteuer hinweisen». Sie diene zu 65 Prozent dem Strassenbau, während 35 Prozent in den öffentlichen Personenverkehr flössen. «Systeme mit Boni aufzupeppen und andererseits andere zu bestrafen, birgt Gefahren der Ungleichbehandlung und führt zu sozialen Unterschieden», schreibt Angela Lüthold auf Anfrage. Am Ende des Tages müsse der Steuerzahler die Strassen finanzieren, wenn sie nicht mehr über den Strassenbenützer finanziert würden. Mittel und Zweck zu entfremden, sei fragwürdig. Und weiter: «Die SVP wird die nun vorliegende Botschaft prüfen und allenfalls das angekündigte Referendum an die Hand nehmen.»