



Generalsekretariat BUD / Tiefbauamt
Generalsekretariat SJD / Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt / Kantonspolizei
Generalsekretariat FD
Amt für öffentlichen Verkehr

Zwischenstand und Thesen zur Vernehmlassung

Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen

Auftraggeberin:
Regierung des Kantons St.Gallen

Datum:
26. April 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Weshalb ein Projekt Strassenfinanzierung?	3
2	Was wird betrachtet?	3
3	Welche Ziele werden verfolgt?	3
4	Wie sieht es aktuell aus?	4
5	Wie machen es andere Kantone?	10
6	Wie sehen mögliche Lösungen aus?	14
7	Welche Varianten wurden weshalb verworfen?	25
8	Welches sind die Vor- und Nachteile der Varianten?	26
9	Wie viele Mittel werden künftig benötigt?	31
10	Wie können die Modelle gesteuert werden?	34
11	Zu welchen Fragen ist eine Positionierung erwünscht?	35
12	An wen richtet sich die Vernehmlassung, bis wann und wo sind die Antworten einzureichen?	38



1 Weshalb ein Projekt Strassenfinanzierung?

Künftige Veränderungen des Fahrzeugparks, des Mobilitätsverhaltens, der gesellschaftlichen Werte mit zugehörigen Veränderungen für die Einnahmengenerierung für die Strasse sind absehbar. Auf der Ausgabenseite stehen Posten mit geringerer Varianz und höherer Beeinflussbarkeit (baulicher und betrieblicher Unterhalt, verkehrspolizeiliche Aufgaben) grösseren Investitionen mit ungewisser Realisierungswahrscheinlichkeit und Terminplänen mit hoher Varianz (Grossprojekte) gegenüber. Vier Motionen und eine Interpellation mit unterschiedlichen Motivationen (u.a. Klimadebatte) nehmen diese Themen auf und die Regierung ist eingeladen, die aktuelle Strassenfinanzierung inkl. zugehöriger Gesetze und Verordnungen zu überprüfen und dem Kantonsrat eine Vorlage zur künftigen Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen zu unterbreiten.

2 Was wird betrachtet?

BETRACHTUNGSGEGENSTAND

Die künftige **Entwicklung des Strassenfonds** ist Gegenstand der Betrachtung und somit sowohl die **Mittelgenerierung wie auch die Mittelverwendung**.

Die Strassenverkehrsabgaben setzen sich zusammen aus Strassenverkehrssteuer und Strassenverkehrsgebühren. Gegenstand der Betrachtung sind die Einnahmen aus der **Strassenverkehrssteuer**. Die Strassenverkehrsgebühren werden nicht betrachtet.

BETRACHTUNGSZEITRAUM



Der Betrachtungszeitraum orientiert sich an der vorhandenen Datengrundlage. Retrospektiv sind zuverlässige Daten bis **1999** vorhanden, prospektive Bevölkerungsprognosen **bis 2050**.

BETRACHTUNGSZEITPUNKT



Betrachtungszeitpunkt für die Prognose ist der 31.12.2020. Sämtliche Zahlen aus der Vergangenheit werden via den Landesindex für Konsumentenpreise (LIK) auf den Preisstand per 31.12.2020 umgerechnet.

3 Welche Ziele werden verfolgt?

Summarisch werden folgende Projektziele verfolgt:

- ⇒ Die erforderlichen Investitionen und Kosten sind kumuliert über den Betrachtungszeitraum ausreichend finanziert.
- ⇒ Die Strasse finanziert sich selbst – Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen können durch ihre Benutzenden finanziert werden.
- ⇒ Die Finanzierung ist -zumindest teilweise- verursachergerecht
- ⇒ Die Strassenfinanzierung lässt die Bildung von politischen Schwergewichten hinsichtlich Mittelverwendung und -generierung zu und ist somit offen für die Veränderung von gesellschaftlichen Wertvorstellungen und politischen Mehrheiten, ohne dass die zugehörigen Gesetze angepasst werden müssen.

4 Wie sieht es aktuell aus?

MITTELGENERIERUNG

Steigende Einnahmen aus Motorfahrzeugsteuer, stabile Bundesbeiträge

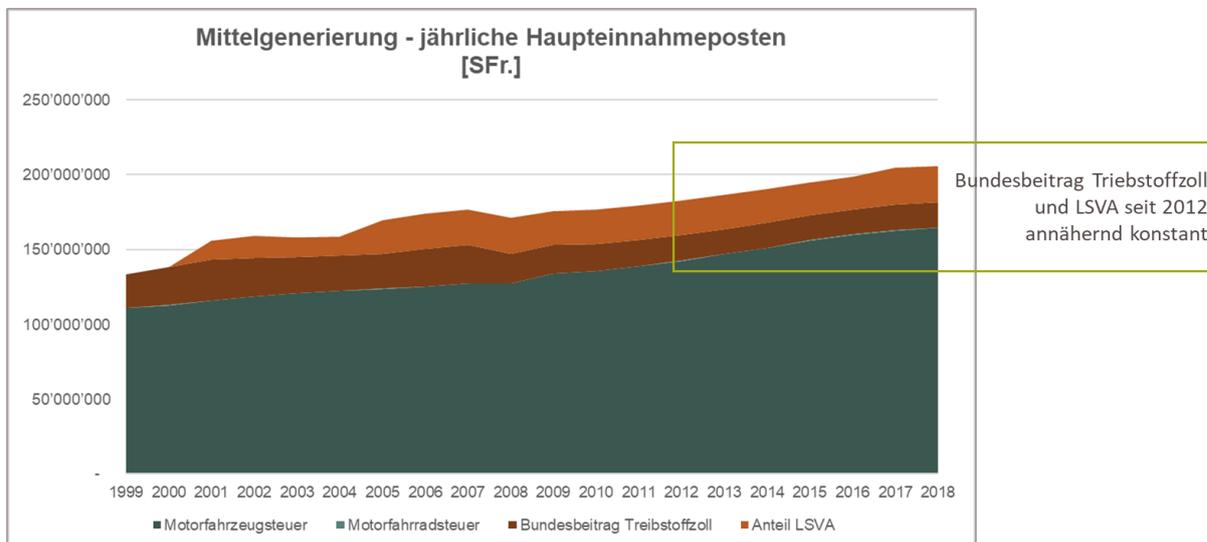


Abbildung 1: Haupteinnahmeposten Strassenfonds Kanton St.Gallen, Preisstand 2020, Quelle: Kanton St.Gallen, 13. bis 16. Strassenbauprogramm, Graphik: BauherrenBoutique

Motorfahrzeugsteuer bildet 80% der Einnahmen, davon entfallen ¾ auf die PW

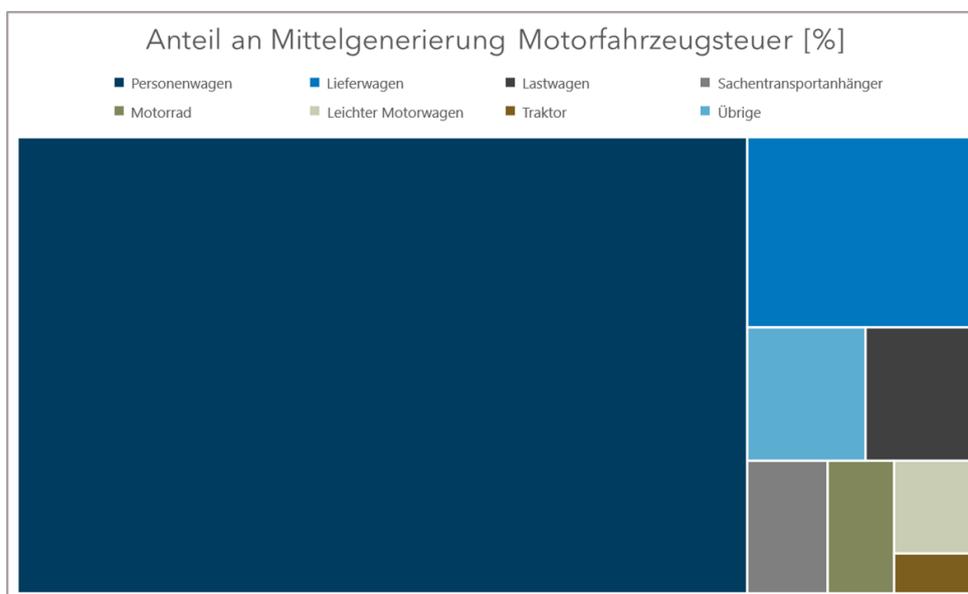


Abbildung 2: Anteile der verschiedenen Fahrzeugkategorien an der Mittelgenerierung Quelle: Kanton St.Gallen, Strassenverkehrsamt, Graphik: BauherrenBoutique



MITTELVERWENDUNG

Insbesondere bei Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen erscheint eine detailliertere Modellierung angezeigt.

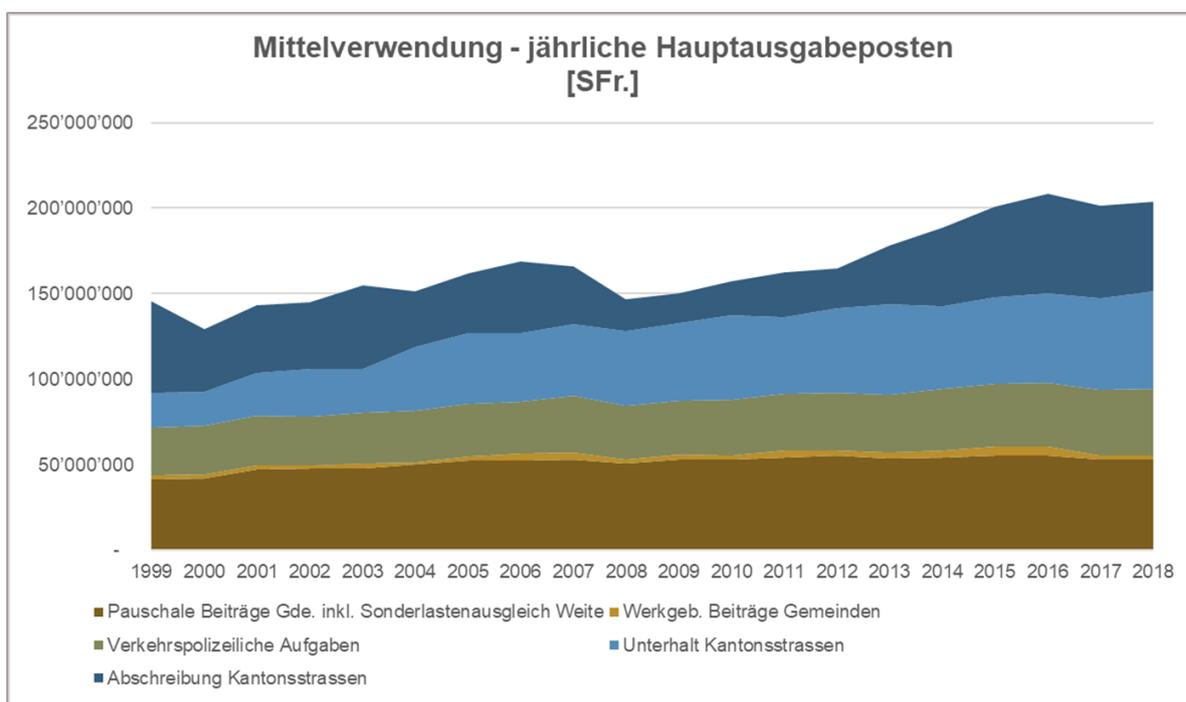


Abbildung 3: Hauptausgabeposten Strassenfonds Kanton St.Gallen 1999 bis 2018, Preisstand 2020
Quelle: Kanton St.Gallen, 13. bis 16. Strassenbauprogramm, Graphik: BauherrenBoutique

AKTUELLE BESTEUERUNG, ANREIZSYSTEME UND POLITISCHE GEWICHTUNG

Besteuerung nach Gewicht – nicht alle sind gleich.

Es erfolgt eine differenzierte Besteuerung in Abhängigkeit des Einsatzes des Fahrzeuges zu Gunsten des Personentransports, des Warentransports, des landwirtschaftlichen Einsatzes oder des Einsatzes für die Allgemeinheit.

Fahrzeug	Besteuerung bezogen auf die einfache Steuer (1)	Emissionsarme Fahrzeuge (Kat. A)	Elektrofahrzeuge
Personenwagen / leichte Motorwagen: SFr. 260.-/t linear	1		Steuerbefreiung während max. 4 Jahren
Lastwagen: SFr. 270.-/t degressiv	1		
Anhänger < 3.5t	1/2		
Anhänger > 3.5t	1/6		
Motorkarren + Motoreinachser	1/4		
Landw. Traktoren, landw. Motoreinachser	1/8		
Landw. Motorkarren und landw. Anhänger	1/16		
Blaulichtorganisationen, Strassenunterhalt, Bund, Busbetriebe/Postauto	0		Kein Steuerabzug

(1) Vereinfachte Darstellung von Artikel 12 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben des Kantons St.Gallen; einfache Steuer = Steuer für PW respektive LW

Abbildung 4: Vereinfachte Darstellung von Artikel 12 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben des Kantons St.Gallen, Graphik: BauherrenBoutique

Steuerabzug für Energieeffiziente Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge – und das nicht wenig.

Energieeffiziente Fahrzeuge werden während dem ersten Jahr der Inverkehrssetzung und den drei darauffolgenden Jahren von der Strassenverkehrssteuer komplett befreit. Elektrofahrzeuge bezahlen nach dem vierten Betriebsjahr lediglich 50% der Strassenverkehrssteuer.

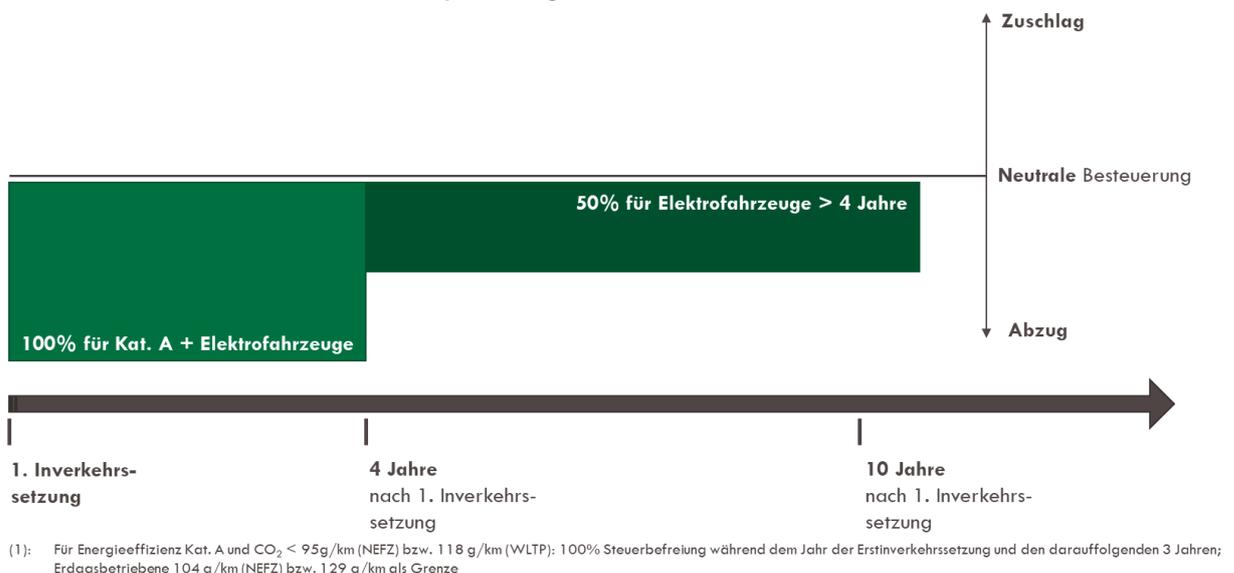


Abbildung 5: Prinzipskizze aktuelles Anreizsystem für Energieeffiziente Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge
Graphik: BauherrenBoutique

PW und leichten Motorwagen werden linear besteuert, die übrigen Fahrzeuge degressiv

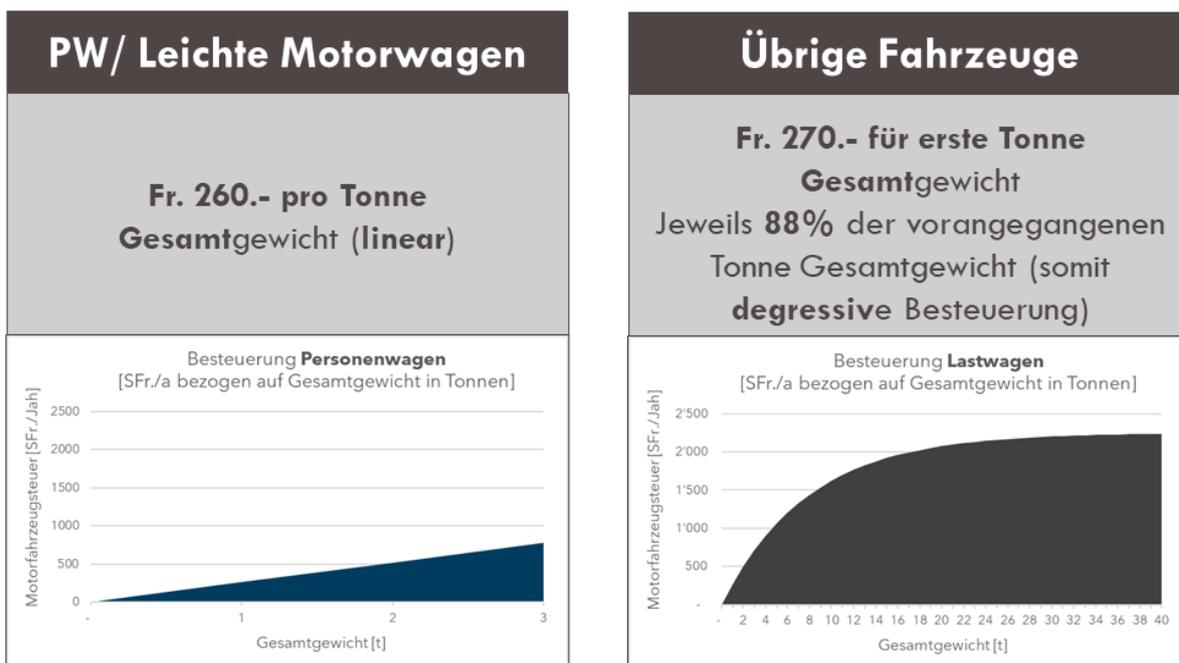


Abbildung 6: Prinzipskizze aktuelle Besteuerung Personenwagen und übrige Fahrzeuge
Graphik: BauherrenBoutique

HANDLUNGSBEDARF

Keine Änderung ist keine Alternative.

Insbesondere **infolge zunehmender Elektrifizierung** der Fahrzeuge **fehlen** die **Einnahmen** bei unveränderter Fortschreibung des bestehenden Anreizsystems.

Das Steuersystem ist somit so auszulegen, dass es unabhängig von der Antriebsart hinreichend Einnahmen generiert.

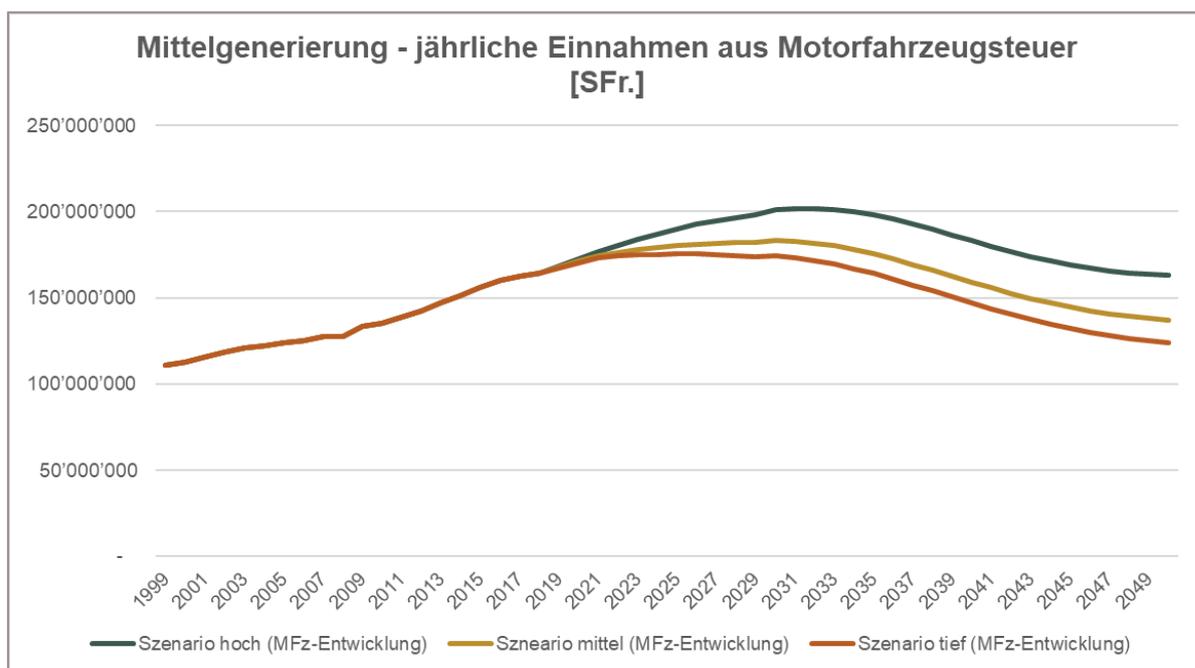


Abbildung 7: Retrospektive und prospektive Entwicklung Motorfahrzeugsteuer bei gleichbleibender Besteuerung, Prognose: EBP, Graphik: BauherrenBoutique

Sowohl die **Einnahmen pro Einwohner** wie auch die **Einnahmen pro Motorfahrzeug** würden **ohne Änderung** in Zukunft **markant sinken**.

Die durchschnittliche Mittelgenerierung pro Fahrzeug war in der Vergangenheit dank dem stabilen Steuersystem nahezu konstant. Hier wird infolge der zunehmenden Elektrifizierung und des Anreizsystems für energieeffiziente Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge eine deutliche Abnahme prognostiziert.

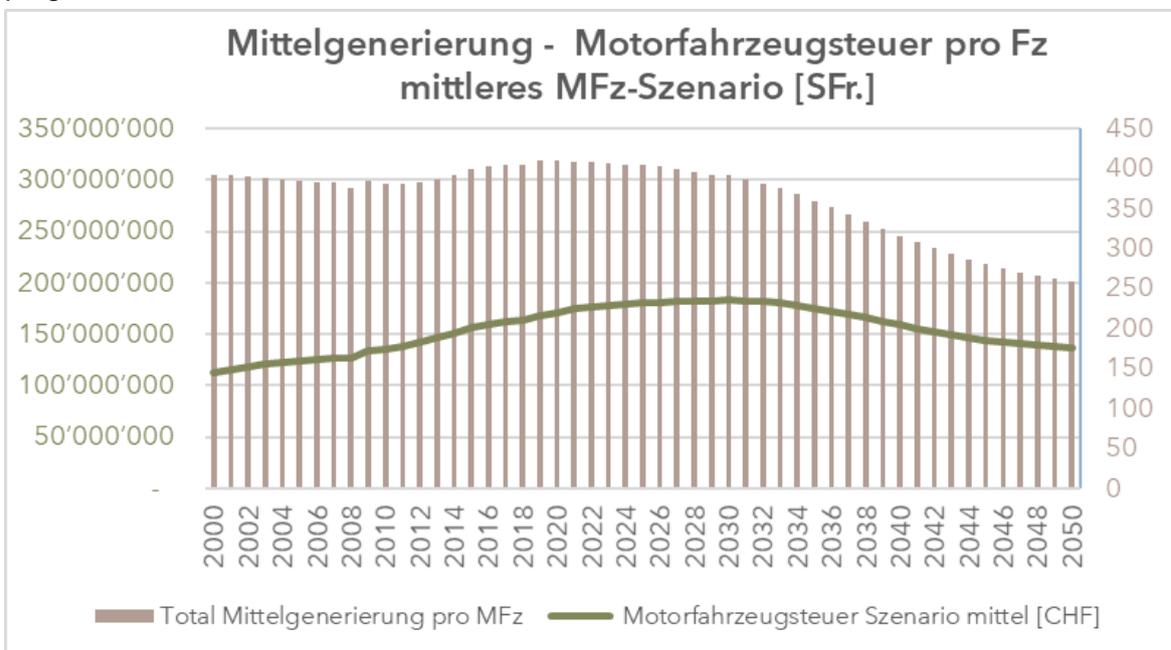


Abbildung 8: Retrospektive und prospektive Entwicklung Motorfahrzeugsteuer pro Motorfahrzeug bei gleichbleibender Besteuerung, Prognose: EBP, Graphik: BauherrenBoutique

Die Mittelgenerierung pro Einwohner ist in der Vergangenheit stetig gestiegen. Dies insbesondere durch zunehmenden Motorfahrzeugbesitz pro Einwohner (Motorisierungsgrad).

Für die Zukunft wird ein gleichbleibender Motorisierungsgrad prognostiziert. Der Einnahmetrend pro Einwohner geht somit einher mit den Einnahmen pro Motorfahrzeug und sinkt.

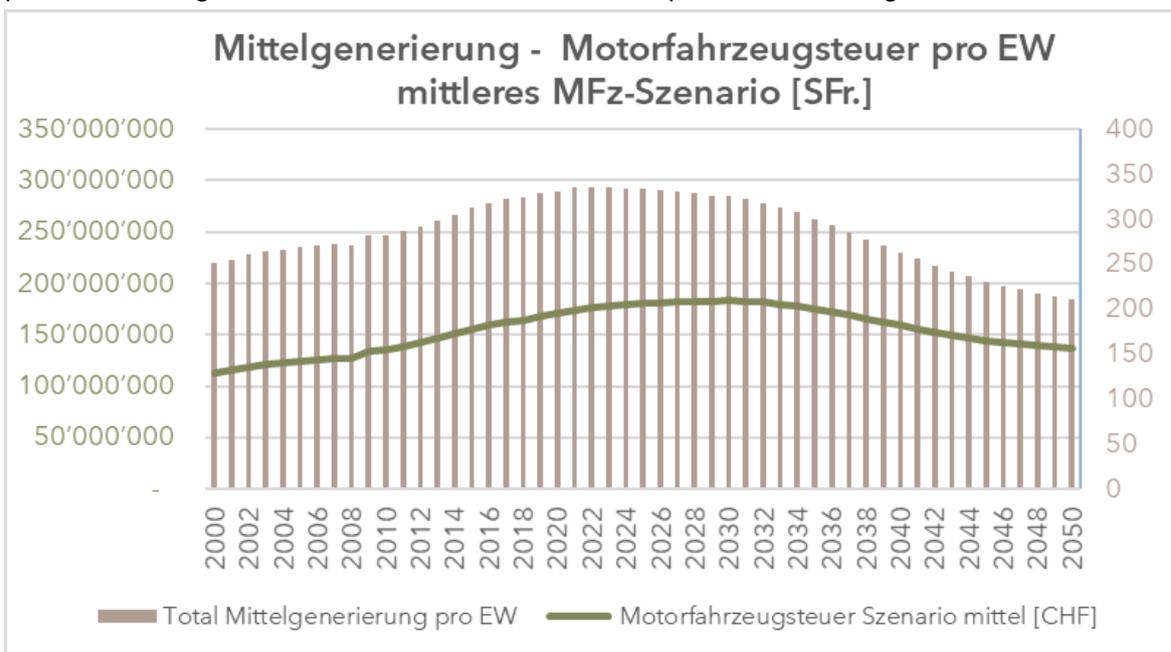


Abbildung 9: Retrospektive und prospektive Entwicklung Motorfahrzeugsteuer pro Einwohner bei gleichbleibender Besteuerung, Prognose: EBP, Graphik: BauherrenBoutique

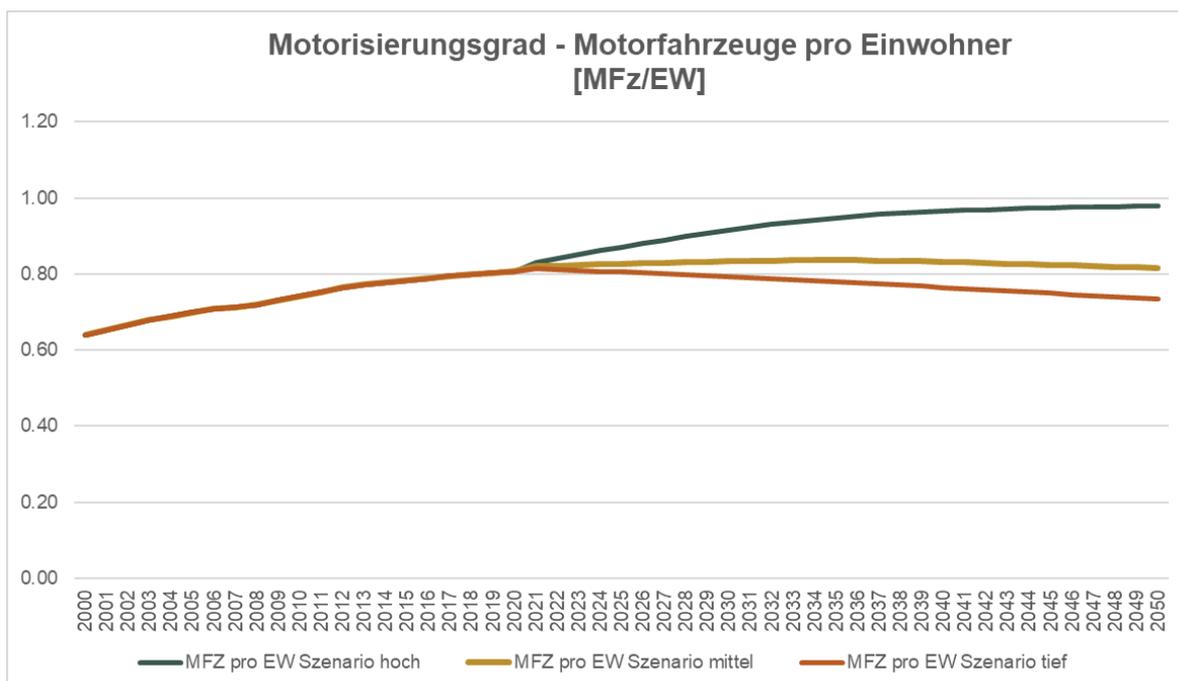


Abbildung 10: Retrospektive und prospektive Entwicklung Motorisierungsgrad bei gleichbleibender Besteuerung, Prognose: EBP, Graphik: BauherrenBoutique

Das Steuersystem ist unter Berücksichtigung steigender Ausgaben pro Einwohner somit so auszurichten, dass auch die Einnahmen pro Motorfahrzeug respektive pro Einwohner steigen.

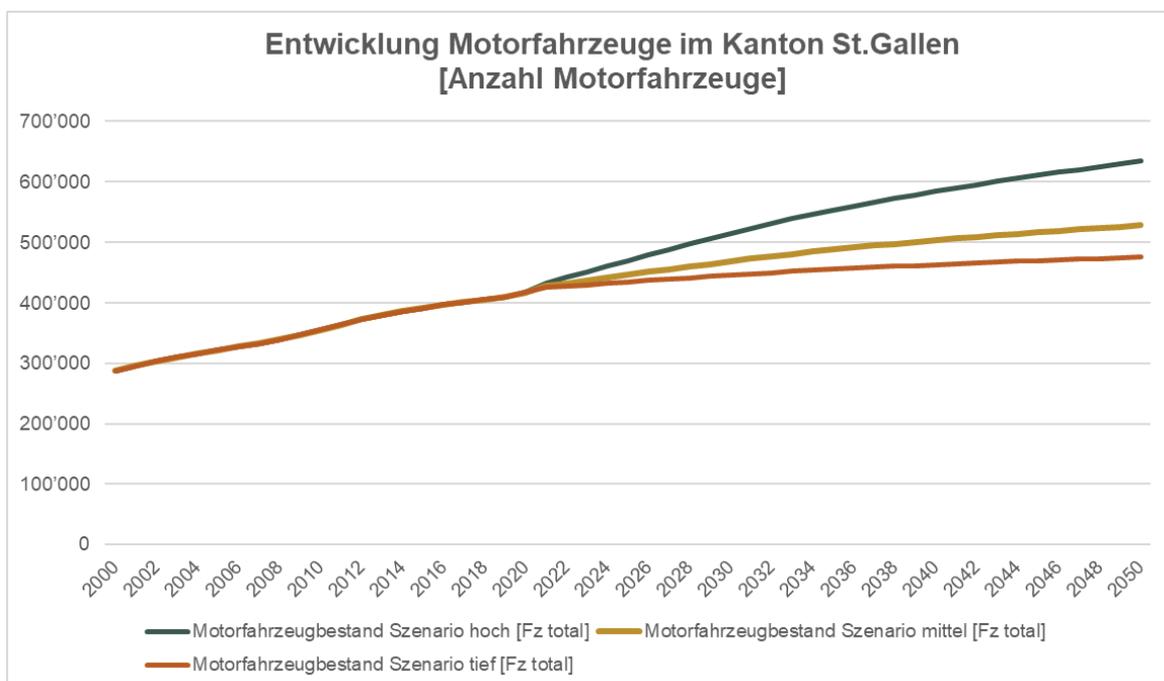


Abbildung 11: Retrospektive und prospektive Entwicklung Anzahl Motorfahrzeuge bei gleichbleibender Besteuerung, Prognose: EBP, Graphik: BauherrenBoutique



5 Wie machen es andere Kantone?

BESTEUERUNGSMODELL

Die kantonale Diversität in der Strassenverkehrsbesteuerung kann vereinfacht in vier Hauptbesteuerungselemente und daraus abgeleitet sieben Varianten für die Fahrzeugbesteuerung unterteilt werden. Es werden primär **Gewicht, Hubraum, Leistung und CO₂-Emission** besteuert.

Kanton												
Hubraum / Steuer-PS	✓					✓		✓	✓		✓	
Leistung							✓					
Gesamtgewicht		✓	✓	✓	(Leergewicht)	✓					✓	
CO ₂ -Emission					✓							✓

Kanton													
Hubraum / Steuer-PS	✓	✓	✓		✓		✓			✓		✓	✓
Leistung				✓			✓			✓			
Gesamtgewicht				✓		✓	✓	✓		✓			✓
CO ₂ -Emission													

Abbildung 12: Schematische Übersicht Besteuerung Personenwagen in den einzelnen Kantonen, Graphik: BauherrenBoutique

In einigen Kantonen werden Fahrzeuge für den Personentransport anders besteuert als diejenigen für den Warentransport.

In einzelnen Kantonen werden nicht alle Fahrzeuge nach dem Gesamtgewicht besteuert.

Es gibt auch Kantone, welche die Besteuerung in Abhängigkeit der Antriebsart besteuern (z.B. Verbrennungsmotoren nach Hubraum, Elektromotoren nach PS).

Verschiedene Kantone planen eine Überarbeitung der Motorfahrzeugbesteuerung. Infolge zunehmender Elektrifizierung besteht der Handlungsbedarf insbesondere bei denjenigen Kantonen, die als Besteuerungselement den Hubraum / Steuer-PS oder die CO₂-Emission verwenden.



ANREIZSYSTEME

Andere Kantone kennen **nebst einem Steuerabzug auch einen -zuschlag**, was zur Modellstabilität beiträgt.

Andere Kantone differenzieren auch über die **zeitliche Befristung des Abzugs** bei gleichzeitig unbefristetem Zuschlag.

Die Bemessung geschieht teilweise via die Energieeffizienz und teilweise via die CO₂-Emission.

Kanton												
Abzug				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zuschlag				✓			✓	✓	✓			✓
Basis Energieeffizienz					(✓	✓		✓			
Basis CO ₂ -Emission				✓	✓			✓		✓	✓ (1)	✓

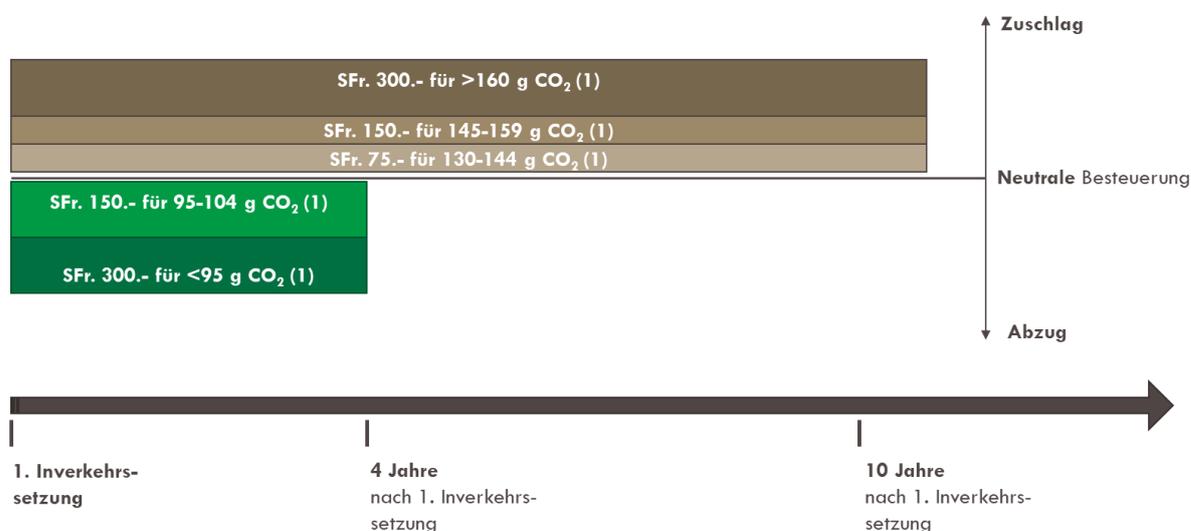
Kanton													
Abzug	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Zuschlag		✓					✓	✓					
Basis Energieeffizienz	✓	✓				✓	✓						✓
Basis CO ₂ -Emission						✓		✓ (1)			✓		✓

(1): Via Emissionscable

Abbildung 13: Schematische Übersicht Anreizsysteme der einzelnen Kantone für energieeffiziente Fahrzeuge, Graphik: BauherrenBoutique

Beispiel Kanton Basel-Landschaft – Abzug nur während max. 4 Jahren, Zuschlag während ganzer Dauer

- ⇒ Abzug max. SFr. 300.- pro Jahr während max. 4 Jahren
- ⇒ Zuschlag max. SFr. 300.- pro Jahr über gesamte Dauer



(1): Die Grenzen für die CO₂-Werte werden jährlich durch den Regierungsrat festgelegt.

Abbildung 14: Schematische Darstellung Anreizsystem Kanton Basel-Landschaft, Graphik: BauherrenBoutique

Beispiel Kanton Bern – differenzierter Abzug und nur während max. 4 Jahren

- ⇒ Abzug Energieeffizienz-Kategorie A von 40% und 20% Kategorie B während max. 4 Jahren
- ⇒ Abzug für Elektrofahrzeuge von 60% während max. 4 Jahren

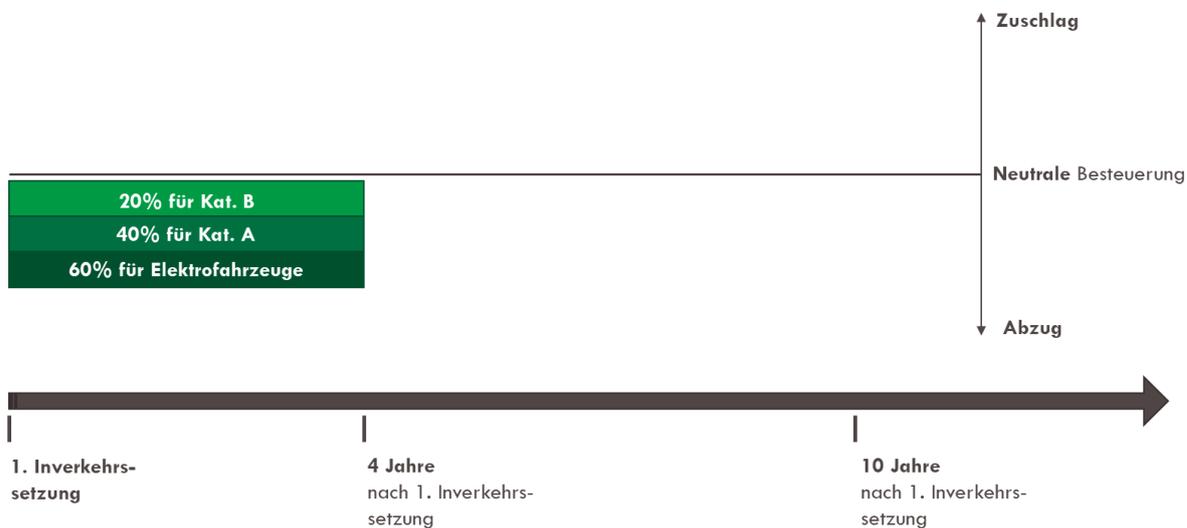


Abbildung 15: Schematische Darstellung Anreizsystem Kanton Bern, Graphik: BauherrenBoutique

Beispiel Kanton Uri – Abzug nur für Elektrofahrzeuge, während ganzer Dauer

- ⇒ Elektrofahrzeuge werden nur mit $\frac{2}{3}$ des Gewichts besteuert.

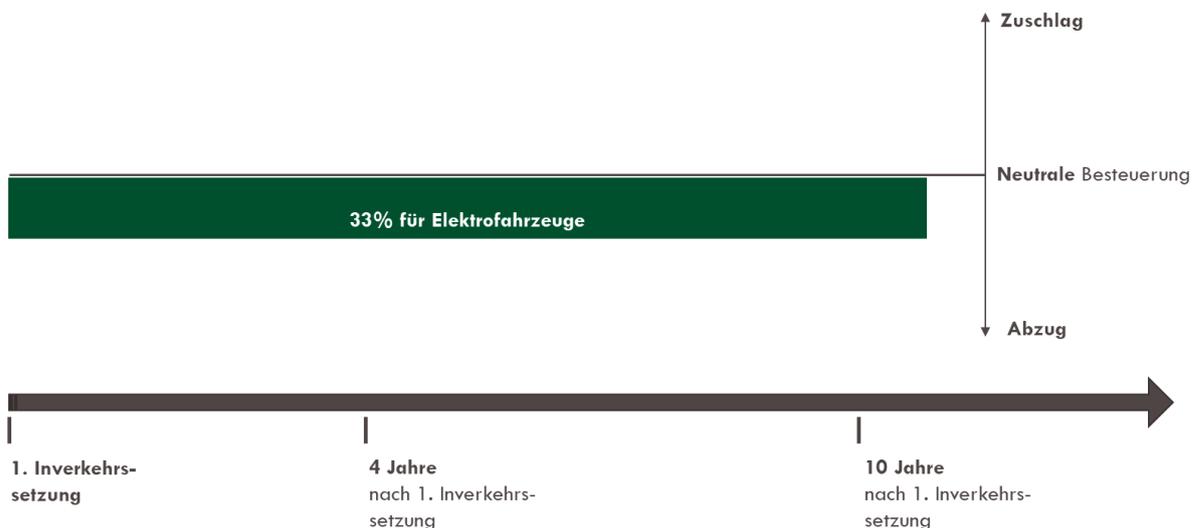


Abbildung 16: Schematische Darstellung Anreizsystem Kanton Uri, Graphik: BauherrenBoutique

Beispiel Kanton Thurgau – Abzug nur während max. 4 Jahren, Zuschlag während ganzer Dauer

- ⇒ Abzug Energieeffizienz-Kategorie A von 50% und 25% Kategorie B während max. 4 Jahren
- ⇒ Zuschlag Energieeffizienz-Kategorie F und G von 50% über gesamte Dauer

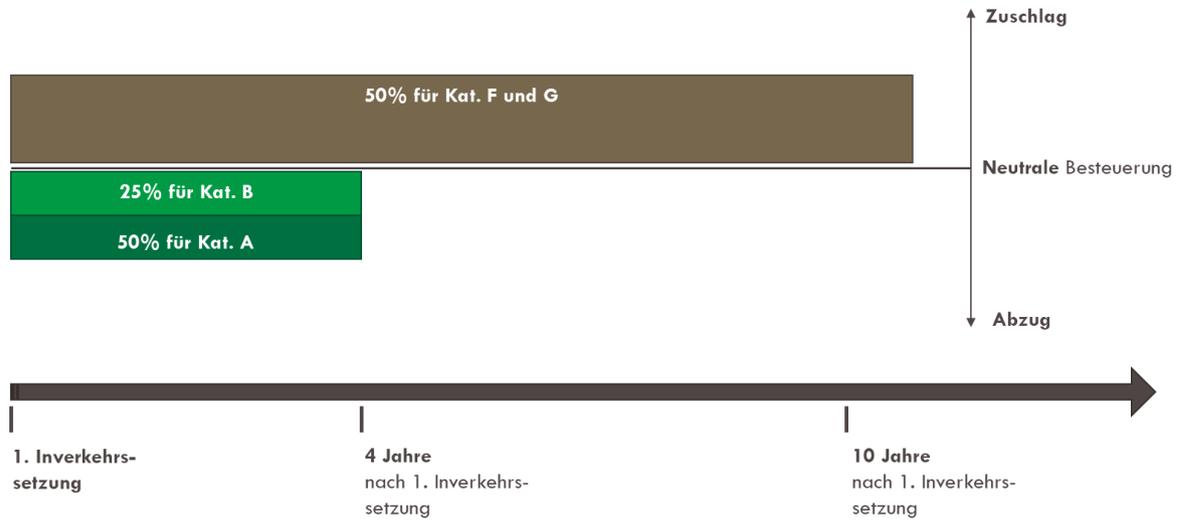


Abbildung 17: Schematische Darstellung Anreizsystem Kanton Thurgau, Graphik: BauherrenBoutique

6 Wie sehen mögliche Lösungen aus?

GRUNDSÄTZLICHE BESTEUERUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Besteuerungsmöglichkeiten können unterteilt werden in:

- ⇒ Mobilitätsbesteuerung (Besteuerung nach der gewählten Mobilitätsform)
- ⇒ Infrastrukturbesteuerung (Besteuerung nach gewähltem Verkehrsträger)
- ⇒ Fahrzeugbesteuerung (Besteuerung nach gewähltem Fahrzeug)



(1) «Mobility-Pricing», (2) «Road-Pricing», (3) «Wie heute in den Kantonen»

Abbildung 18: Überblick mögliche Familien von Modellen zur Mittelgenerierung, Graphik: BauherrenBoutique

Es ist davon auszugehen, dass die Einführung einer Infrastruktur- oder Mobilitätsbesteuerung unter anderem infolge der Abhängigkeiten zum Gemeindestrassen- und Nationalstrassennetz einem sehr langen Zeithorizont für deren Einführung bedürfte. Diese wäre im vorgesehenen Zeitraum kaum realisierbar und könnte auch nicht in einem kantonalen «Alleingang» umgesetzt werden. Hier setzt schon das Bundesrecht Schranken, indem Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung (SR 101) vorschreibt, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei sei, und indem Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) den Kantonen ausschliesslich das Recht «zur Besteuerung der Fahrzeuge und zur Erhebung von Gebühren» vorbehält, kantonale Durchgangsgebühren explizit ausschliesst und damit eine Mobilitäts- und Infrastrukturbesteuerung nicht zulässt.

Die Variantenvielfalt wurde deshalb auf Varianten zur **Fahrzeugbesteuerung** eingegrenzt.



ROLLENTEILUNG BUND-KANTONE

Der **Bund besteuert** aktuell insbesondere die **effektive Fahrleistung respektive den effektiven Verbrauch** via Mineralölsteuer/-zuschläge und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ergänzt wird dies durch eine Besteuerung für den Infrastrukturzugang (Autobahnvignette).

Die **Kantone** ihrerseits **besteuern die Halter eines Motorfahrzeugs** unabhängig davon, ob und wieviel mit dem Fahrzeug gefahren wird («Haltersteuer»).

Es wird nachfolgend davon ausgegangen, dass diese **Rollenteilung beibehalten wird** und der Bund eine neue Form der Besteuerung für die effektive Fahrleistung respektive den effektiven Verbrauch in Form einer Mobilitäts- oder Infrastrukturbesteuerung finden wird.

Die aktuellen Stossrichtungen des Bundes bestätigen diese These.¹

Die **Kantone** besteuern den Halter eines Fahrzeugs unabhängig von den gefahrenen Kilometern, dem effektiven Verbrauch oder den effektiven Emissionen => «**Haltersteuer**».

Der **Bund** besteuert nach dem **effektiven Verbrauch** respektive nach der **effektiven Fahrleistung**; künftig allenfalls auch zeitlich differenziert.

GRUNDSÄTZE FÜR KÜNFTIGE LÖSUNGEN

Die Lösungen sollen so ausgestaltet werden, dass sie **auch bei einer vollständigen Marktdurchdringung** mit Fahrzeugen **mit alternativen Antrieben** wie beispielsweise Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen **genügend Einnahmen** generieren.

Somit ist bei der Modellierung auf diejenige Besteuerungselemente abzustützen, deren Entwicklung nach Möglichkeit einhergeht mit der Entwicklung der Ausgaben.

Jedes Motorfahrzeug hat ein **Gewicht**, dieses **steigt** tendentiell mit zunehmender Elektrifizierung. Jedes Motorfahrzeug hat eine **Leistung** (PS respektive kW), diese **steigt** tendentiell mit zunehmender Elektrifizierung.

Jedes Motorfahrzeug hat einen **Verbrauch** (kWh/100 km respektive Treibstoffverbrauch pro 100 km), dieser **sinkt künftig deutlich** mit zunehmender Elektrifizierung aufgrund des besseren Wirkungsgrads der Elektrofahrzeuge.

Unter der Voraussetzung, dass die Ausgaben auch künftig wie in der Vergangenheit steigen und der Motorisierungsgrad eher abflacht ist ein **Modell ratsam, bei dem in der Summe diejenigen Besteuerungselemente überwiegen, die künftig eher steigen** (und somit Gewicht respektive Leistung).

Andernfalls ist eine sukzessive Anpassung der Steuersätze oder der Anreizsysteme erforderlich, um hinreichend Einnahmen zu generieren.

¹ Vgl. auch <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>

VARIANTENÜBERSICHT – MÖGLICHE GRUNDBESTEUERUNGSMODELLE

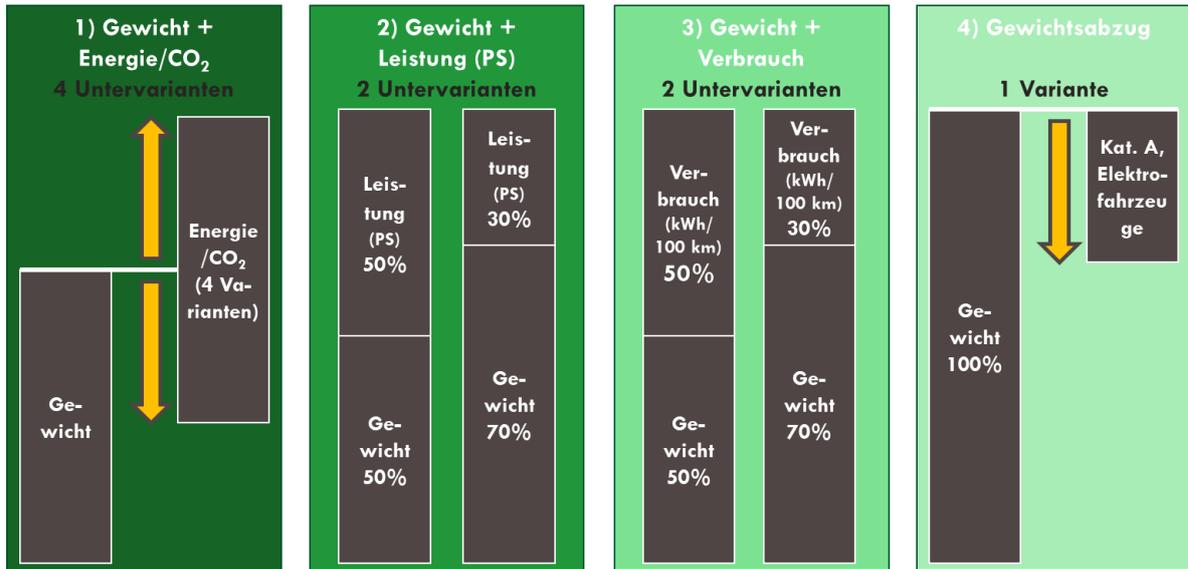


Abbildung 19: Prinzipskizze Variantenübersicht Besteuerung Personenwagen, Graphik: BauherrenBoutique

Varianten mit den Besteuerungselementen **Gewicht, Leistung, Energie/CO₂ und Verbrauch** in unterschiedlicher Kombination. **Gewicht als stabilisierendes Element.**

Fahrzeug	Referenz	Variante 1: Gewicht + Energie/CO ₂	Variante 2: Gewicht + Leistung (PS)	Variante 3: Gewicht + Verbrauch (kWh/100km)	Variante 4: Gewichtsabzug
Personenwagen	Gewicht	Gewicht (1) + Energieeffizienz	Gewicht (1) + Leistung + Anreizsystem Energieeffizienz	Gewicht (1) + Energieverbrauch	Gewicht (1) + Abzug für Elektrofahrzeuge
Lieferwagen	Gewicht	Gewicht + Abzug für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Fahrzeuge			
Lastwagen	Gewicht	Gewicht + Abzug für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Fahrzeuge			
Sachtransportanhänger	Gewicht	Gewicht			
Motorrad	Gewicht	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Leistung + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂
Leichter Motorwagen	Gewicht	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Leistung + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂	Gewicht (1) + Abzug für Elektro und H ₂
Traktor	Gewicht	Gewicht + Abzug für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Fahrzeuge			
Übrige	Gewicht	Gewicht + Abzug für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Fahrzeuge			

(1): Gesamtgewicht (wie heute)

Abbildung 20: Vereinfachte Übersicht über die betrachteten Varianten, Graphik: BauherrenBoutique

VARIANTE 1 – GEWICHT UND ENERGIE/CO₂

Gewicht für Besteuerung **direkte Kosten** (Strassenschädigung),
Energie/CO₂ zur Besteuerung der **indirekten Umweltkosten** (Ressourcenverbrauch, CO₂)

Krux: Der **Bund definiert** die **Zuordnung** der Fahrzeuge zu einer Energieeffizienzkategorie.

UNTERVARIANTEN ZUR BESTEUERUNG ENERGIE/CO₂ BEMESSEN VIA ENERGIEEFFIZIENZKATEGORIE

Variante 1a – Asymmetrisch, zeitlich unbegrenzt

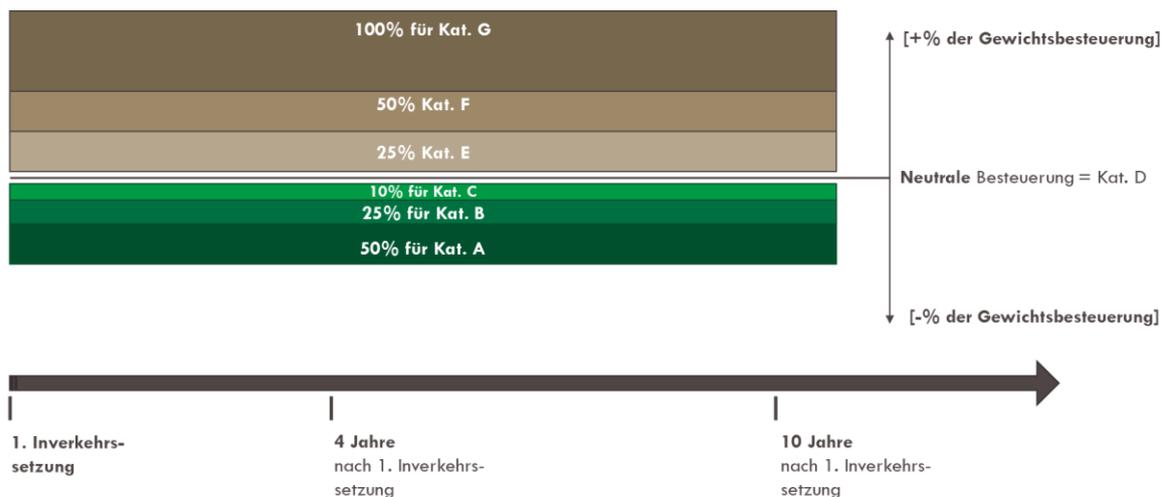


Abbildung 21: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 1a, Graphik: BauherrenBoutique

Variante 1b – Symmetrisch, zeitlich unbegrenzt

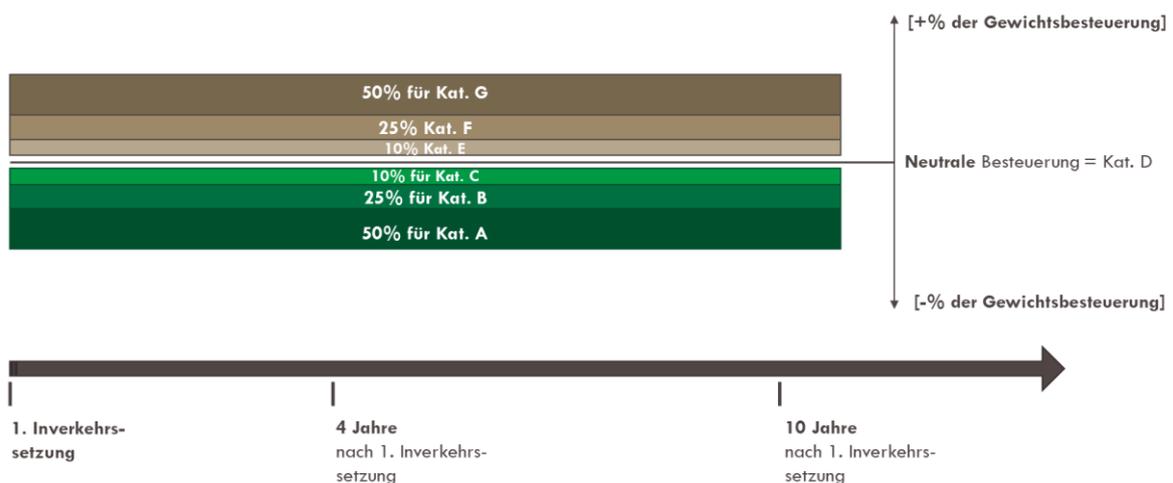


Abbildung 22: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 1b, Graphik: BauherrenBoutique



Variante 1c – Asymmetrisch, zeitlich differenziert

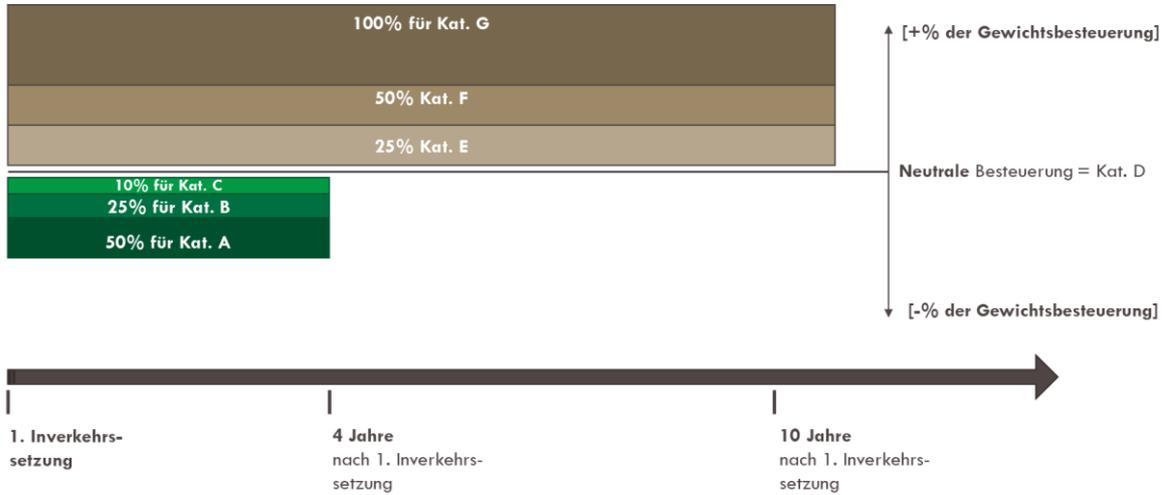


Abbildung 23: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 1c, Graphik: BauherrenBoutique

Variante 1d – Symmetrisch, zeitlich differenziert

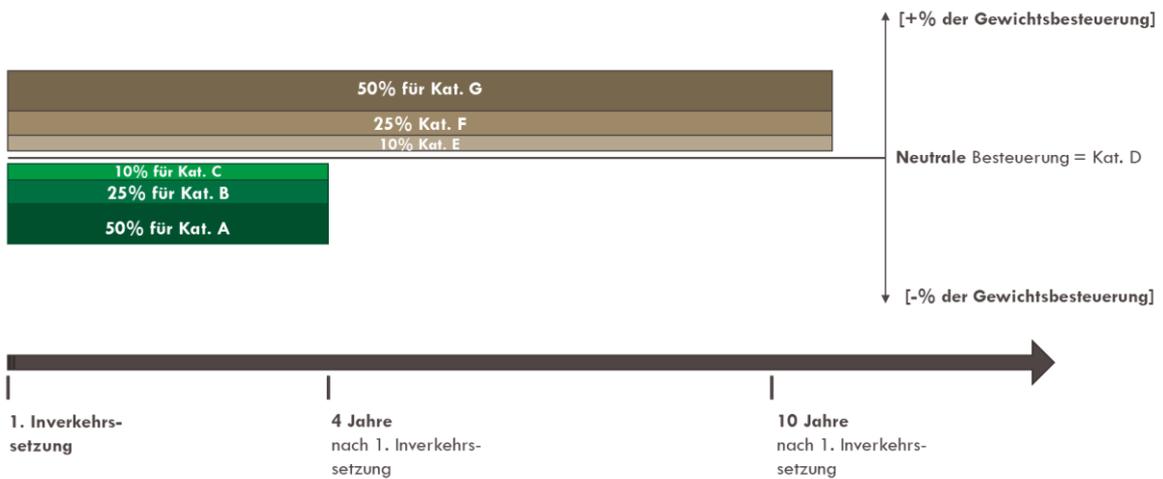


Abbildung 24: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 1d, Graphik: BauherrenBoutique

VARIANTE 2 – GEWICHT UND LEISTUNG (PS)

Gewicht als Besteuerung der **direkten Kosten** (Strassenschädigung) in Kombination mit **Spitzenleistung (PS/kW)** gewährleisten durch die Kombination zweier steigender Bemessungselemente steigende Einnahmen. Zudem wird das **Potential der Personenschäden** besteuert (Leistung in Kombination mit Gewicht). Ein **Anreizsystem zur Entlastung energieeffizienter Fahrzeuge** rundet das Modell ab. Insgesamt werden somit das **Potential der Strassenschädigung**, der **Personenschädigung** und der **Umweltschädigung** besteuert.

Variante 2a – 50% Gewicht und 50% Leistung

Besteuerung **PW, Motorräder** und **leichte Motorwagen** zu **50%** nach **Gewicht** und zu **50%** nach **Leistung**, Besteuerung **übrige Fahrzeuge** nach **Gewicht**.

⇒ Der hohe Leistungsanteil führt zu einem dynamischeren Modell

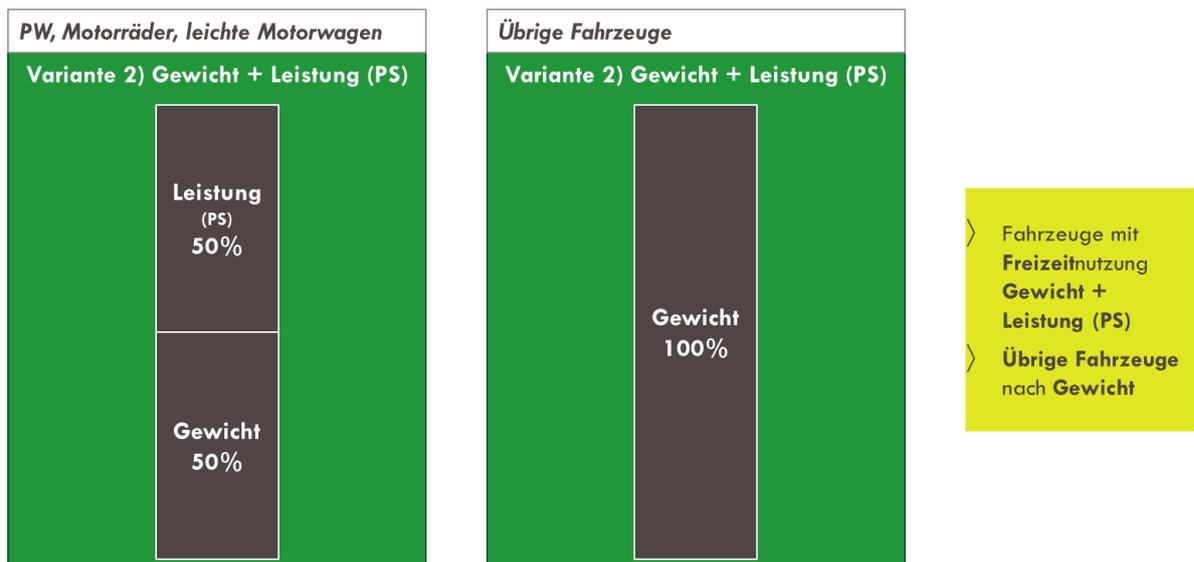


Abbildung 25: Schematische Darstellung Variante 2a, Graphik: BauherrenBoutique

Variante 2b – 70% Gewicht und 30% Leistung

Besteuerung **PW, Motorräder** und **leichte Motorwagen** zu **70%** nach **Gewicht** und zu **30%** nach **Leistung**, Besteuerung **übrige Fahrzeuge** nach **Gewicht**.

⇒ Der höhere Gewichtsanteil führt zu höherer Modellstabilität.

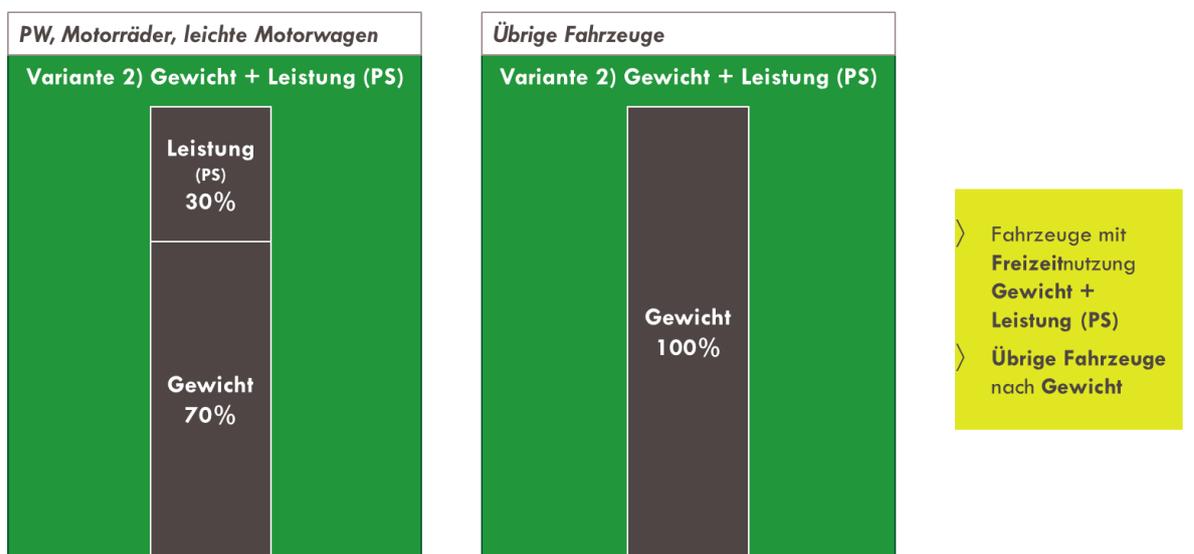
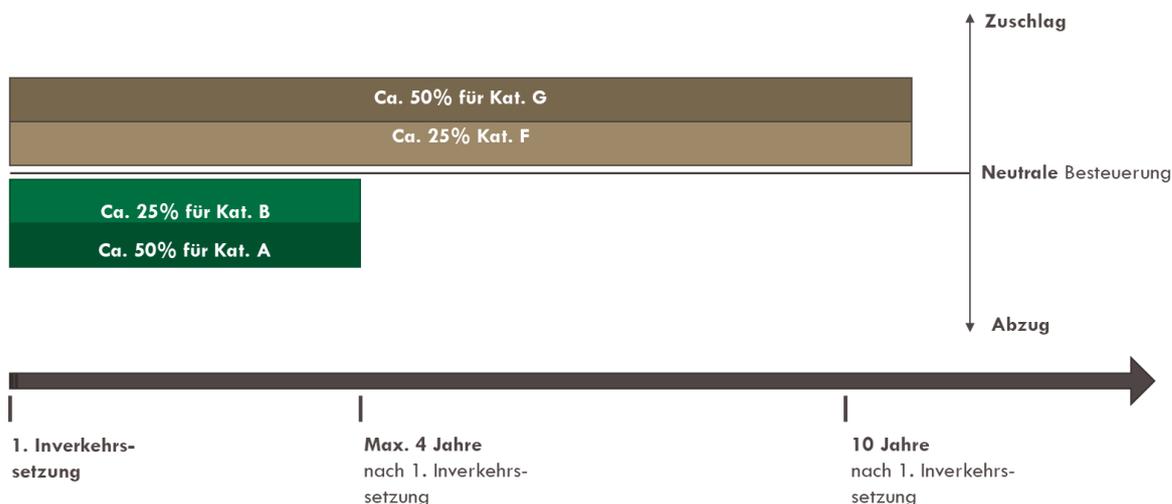


Abbildung 26: Schematische Darstellung Variante 2b, Graphik: BauherrenBoutique

Variante 2 – Mögliches Anreizsystem

Analog zu anderen Kantonen ist ein Anreizsystem denkbar, welches nicht nur energieeffiziente Fahrzeuge entlastet, sondern auch sehr energieineffiziente Fahrzeuge belastet. Die Zuordnung zu einer Energieeffizienzklasse stützt sich dabei auf der zugehörigen Klassierung des Bundes ab.



- (1): Das Anreizsystem kann sowohl ertragsneutral als auch ausgleichend für die Gesamtheit der Mittelgenerierung und –verwendung ausgestaltet werden.
- (2): Die Variante 2 mit obigem Anreizsystem generiert aufgrund der Erkenntnisse aus der Modellierung hinreichend Mittel für die Deckung des ausgewiesenen Mittelbedarfs

Abbildung 27: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 2, Graphik: BauherrenBoutique

Neufahrzeuge pro Energieeffizienzklasse

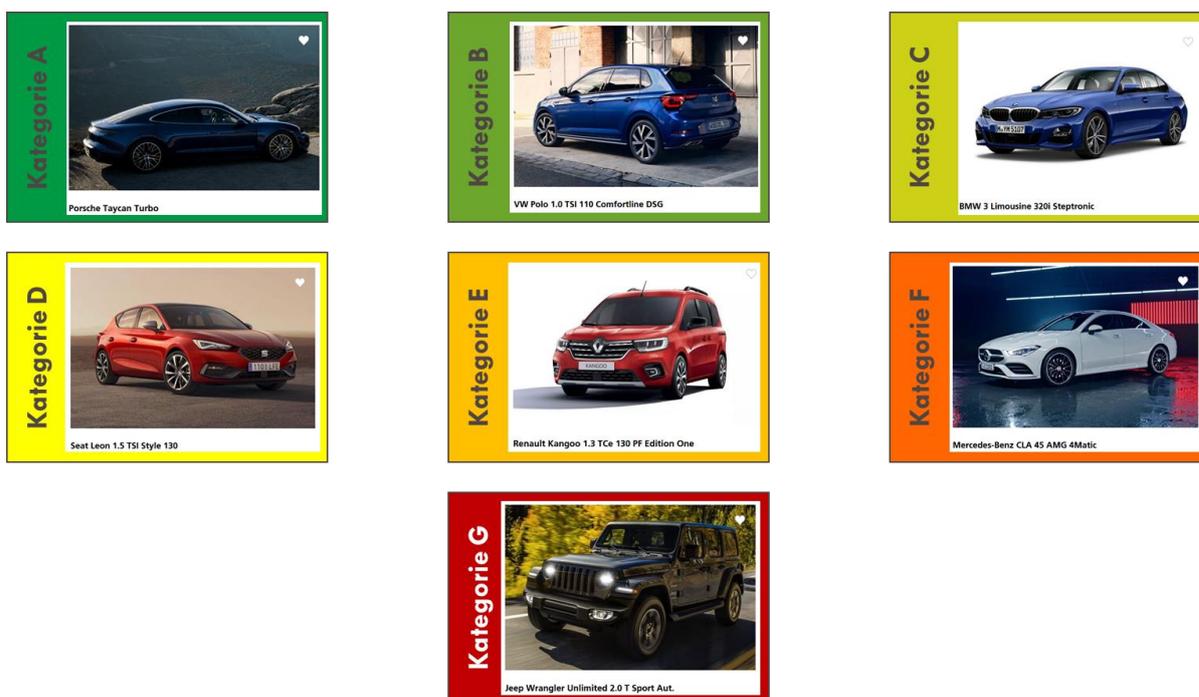


Abbildung 28: Neufahrzeuge pro Energieeffizienzklasse, Quelle: TCS, Graphik: BauherrenBoutique

VARIANTE 3 – GEWICHT UND VERBRAUCH (kWh PRO 100KM)

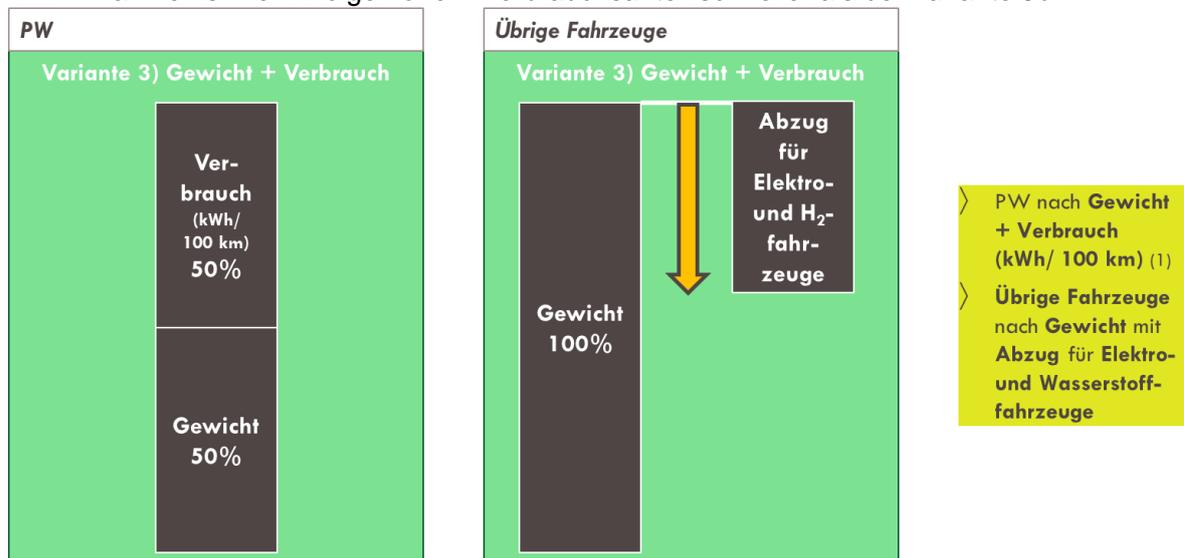
Gewicht als Besteuerung der **direkten Kosten** (Strassenschädigung) und zur Einnahmenstabilität in Kombination mit durchschnittlichem **Verbrauch (kWh pro 100km)** zur Besteuerung der indirekten Kosten gewährleistet die Besteuerung der indirekten Umweltkosten.

Krux: Verbrauch nimmt infolge zunehmender Elektrifizierung ab. Die **Steuersätze müssen** somit **fortwährend angepasst werden**, um hinreichende Einnahmen sicherstellen zu können. Der Bund besteuert aktuell auch via Verbrauch (Mineralölsteuer/-zuschlag). Es findet somit eine **Doppelbesteuerung des Verbrauchs** statt.

Variante 3a – 50% Gewicht und 50% Verbrauch

Besteuerung **PW** zu **50%** nach **Gewicht** und zu **50%** nach durchschnittlichem **Verbrauch (kWh/100 km)**, Besteuerung **übrige Fahrzeuge** nach **Gewicht** mit **Abzug für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge**

⇒ Einnahmen sinken infolge hohem Verbrauchsanteil schneller als bei Variante 3b



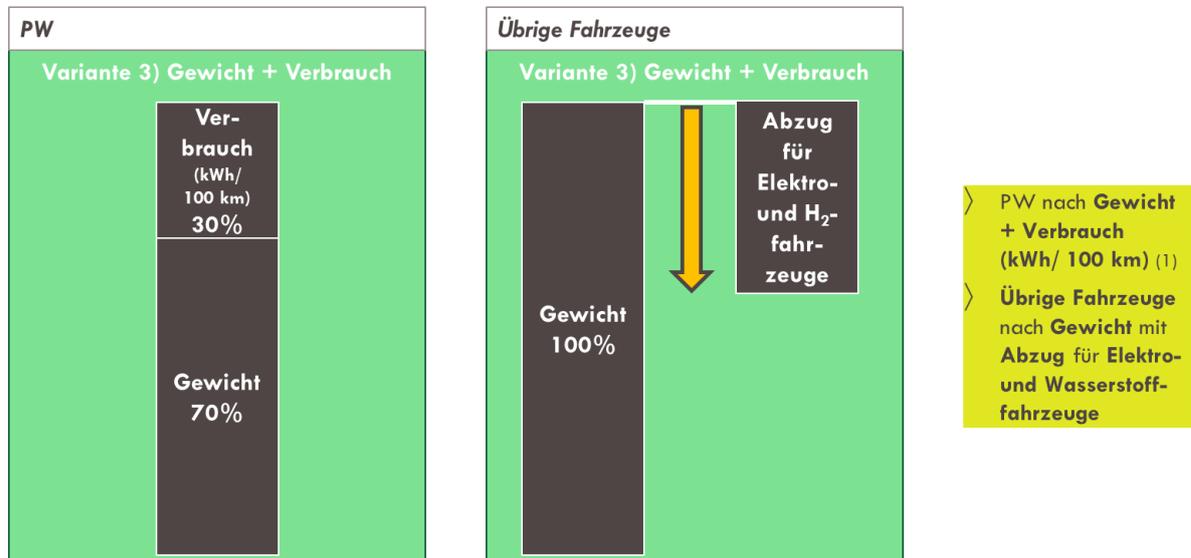
(1): Nur bei PW sind die Verbrauchsdaten so vorhanden, dass sie für die Besteuerung verwendet werden können.

Abbildung 29: Schematische Darstellung Variante 3a, Graphik: BauherrenBoutique

Variante 3b – 70% Gewicht und 30% Verbrauch

Besteuerung **PW** zu **70%** nach **Gewicht** und zu **30%** nach durchschnittlichem **Verbrauch (kWh/100 km)**, Besteuerung **übrige Fahrzeuge** nach **Gewicht** mit **Abzug für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge**

⇒ Der höhere Gewichtsanteil führt zu einer höheren Stabilität des Modells



(1): Nur bei PW sind die Verbrauchsdaten so vorhanden, dass sie für die Besteuerung verwendet werden können.

Abbildung 30: Schematische Darstellung Variante 3b, Graphik: BauherrenBoutique

VARIANTE 4 – GEWICHT MIT GEWICHTSABZUG

Die **Besteuerung des Gewichts** gewährleistet eine **hohe Stabilität des Modells unabhängig von** der Geschwindigkeit der **Entwicklung und Marktdurchdringung alternativer Antriebe**.

Als Ansatz dient, dass der Bund das Potential für die Umweltschäden über den effektiven Verbrauch besteuert (Mineralölsteuer/-zuschlag respektive künftige alternative Besteuerung) und es somit ausreichend ist, wenn sich der Kanton auf die Besteuerung der direkten Kosten der Strassenschädigung via Gewichtsbesteuerung konzentriert.

Handlungsbedarf besteht beim aktuellen Modell in der hohen Steuerentlastung von energieeffizienter Fahrzeugen und Elektrofahrzeugen, was zur Sicherstellung hinreichender Einnahmen anzupassen ist.

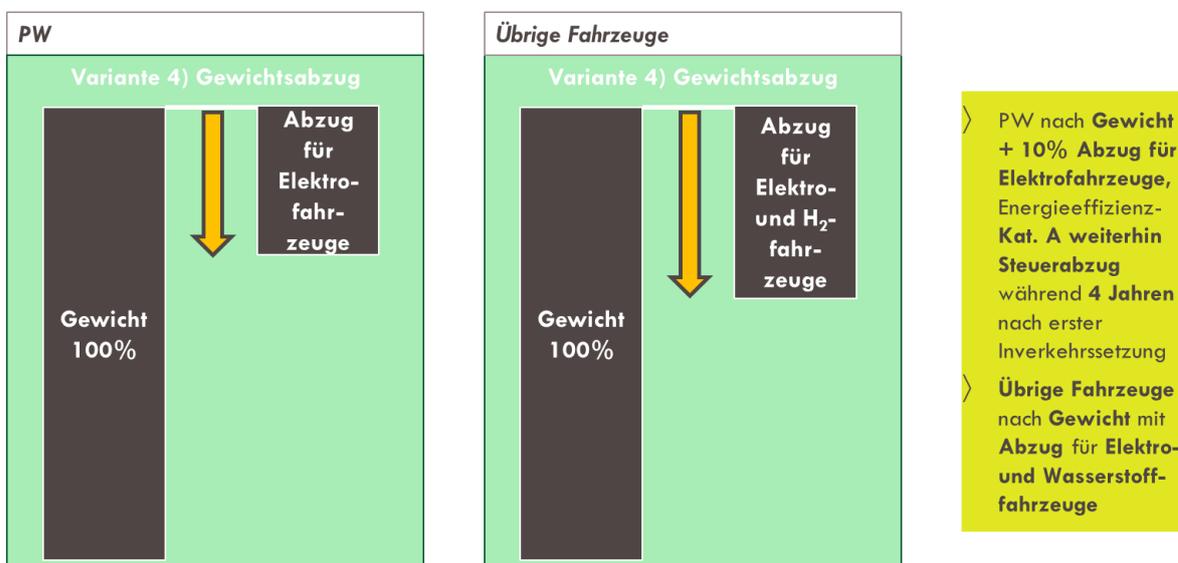
Die Elektrofahrzeuge könnten mit einem Gewichtsabzug gefördert werden, der annähernd dem Zusatzgewicht infolge der Batterie entspricht (z.B. 10% anstatt wie heute 50%).

Krux: Das Potential der Personenschäden wird nur teilweise besteuert (via Gewicht, nicht aber die Leistung). Die Gewichtsdivergenz zwischen Verbrennungsmotoren und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben kann sich künftig verändern. Der fixe Einbau einer Entlastung für alternative Antriebe in ein Besteuerungsmodell ist somit nicht ratsam, um die Notwendigkeit künftiger Gesetzesanpassungen zu vermeiden. Es handelte sich somit besser um die Modifikation des heutigen Anreizsystems bei gleichbleibender Grundbesteuerung.

Variante 4 – 100% Gewicht mit Gewichtsabzug für Elektrofahrzeuge

Besteuerung **PW** zu **100%** nach **Gewicht** mit Abzug für Elektrofahrzeuge, Besteuerung **übrige Fahrzeuge** nach **Gewicht** mit **Abzug für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge**

⇒ Die Besteuerung über das Gewicht führt zu einer höheren Stabilität des Modells, ohne dass die Steuersätze häufig angepasst werden müssen.



(1): Nur bei PW sind die Verbrauchsdaten so vorhanden, dass sie für die Besteuerung verwendet werden können.

Abbildung 31: Schematische Darstellung Variante 4, Graphik: BauherrenBoutique

Mögliche Umsetzung:

Beibehaltung (100%) oder Reduktion des Abzugs für energieeffizienter Fahrzeuge während den ersten max. 4 Jahren, Reduktion Abzug für Elektrofahrzeuge von 50% auf 10% für die restliche Lebensdauer des Fahrzeugs.

Bemessung Steuerabzug

a) Erste vier Jahre

Der bisherige Steuerabzug von 100% während drei Jahren nach dem ersten Inverkehrsetzungs-jahr (total max. 4 Jahre) für Fahrzeuge der Energieeffizienz-Kategorie A erscheint im Vergleich zu anderen Kantonen sehr hoch.

Bei einem hohen Anteil an Elektrofahrzeugen bei den Neufahrzeugen ergeben sich sehr hohe Steuereinbussen mit entsprechender Gefahr für die Stabilität des Finanzmodells.

Es besteht zudem die Gefahr, dass Firmen mit mehreren Standorten ihre Fahrzeugflotten für die ersten vier Jahre im Kanton St.Gallen einlösen (keine Steuer) und ab dem fünften Jahr in einem anderen Kanton.

- ⇒ Eine Annäherung an andere Kantone ist somit aus vorgenannten Gründen ratsam (**30-50%**).
- ⇒ Zur Modellsicherheit ist es empfehlenswert, entweder

a) einen **tiefer bemessenen Anreiz** zu setzen (z.B. 30%), welcher das Finanzmodell nicht gefährdet, oder aber

b) den **Anreiz mit einem «Guillotine-Prinzip»** zu versehen (z.B.: «Die Steuerermässigung gilt nur bis zu einem Anteil von Fahrzeugen der Kategorie mit der höchsten Energieeffizienz am Neuwagenbestand von 50% oder dem Anteil von Fahrzeugen der Kategorie mit der höchsten Energieeffizienz am gesamten Fahrzeugbestand von max. 20%.»)

b) Gewichtsabzug Elektrofahrzeuge

Elektrofahrzeuge haben aktuell ein höheres Gewicht als herkömmliche Fahrzeuge. Dies kann, falls erwünscht, ausgeglichen werden durch einen Gewichtsabzug in der Grössenordnung des Zusatzgewichts (beispielsweise 10%).

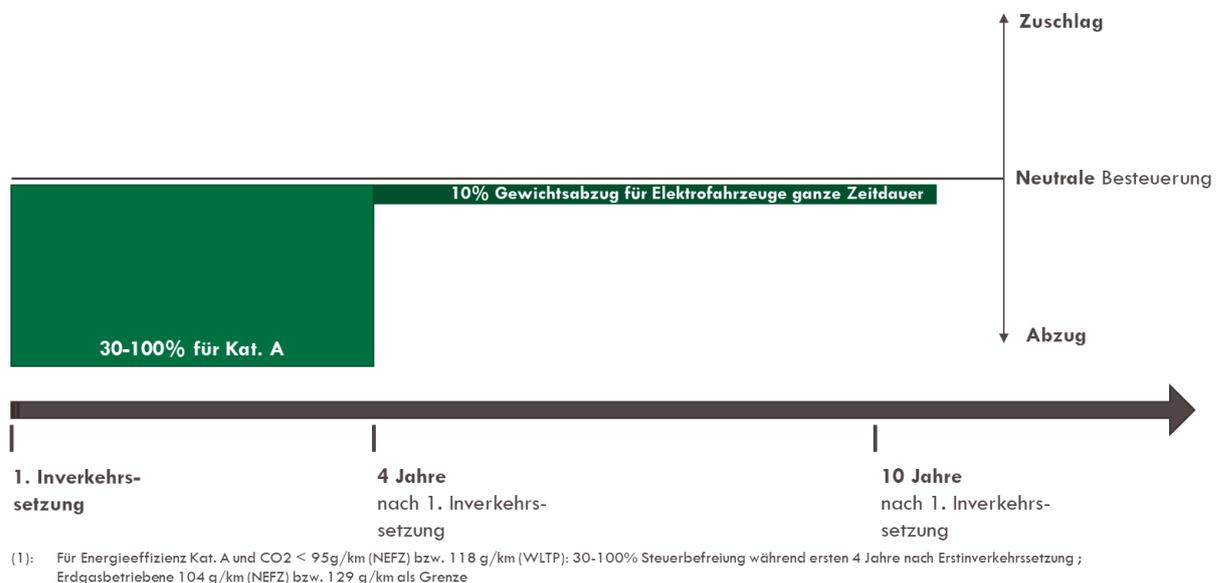


Abbildung 32: Schematische Darstellung Anreizsystem Variante 4, Graphik: BauherrenBoutique



7 Welche Varianten wurden weshalb verworfen?

VERWORFENE BESTEUERUNGSELEMENTE

a) **Lärm – Emissionen:**

Diese hängen insbesondere auch von der Fahrweise ab und sind nur bedingt fahrzeugspezifisch, die Lärmwerte gemäss Prüfstand können zudem von den effektiven Lärmemissionen abweichen (Lärmklappen).

b) **Hubraum:**

Nur für Verbrennungsmotoren relevant

c) **CO₂-Emission:**

Als reines Besteuerungselement (CO₂-Ausstoss des Fahrzeugs) verworfen, da auch Elektroautos indirekte Kosten für die Energieherstellung verursachen, als indirektes Besteuerungselement (CO₂ für die Energieproduktion) bei Variante 1 und bei den Anreizsystemen der Varianten 2 und 4 berücksichtigt.

d) **Effektive Fahrleistung (km/Jahr):**

Aktuell besteht eine Rollenteilung zwischen Kantonen, welche die Halterin / den Halter eines Fahrzeugs besteuern (Haltersteuer) und dem Bund, welcher die Fahrerinnen und Fahrer eines Fahrzeugs entsprechend dem effektiven Verbrauch (gefahrte Kilometer multipliziert mit dem durchschnittlichen Verbrauch des Fahrzeugs) besteuert. Die Besteuerung des Bundes erfolgt dabei aktuell insbesondere via Mineralölsteuer/-zuschläge, künftig allenfalls auch via Mobilitätsbesteuerung in Abhängigkeit der gewählten Mobilitätsform.

Es wird von der Hypothese ausgegangen, dass der Bund auch in Zukunft eine Differenzierung in der Besteuerung in Abhängigkeit der indirekten Kosten des jeweiligen Fahrzeuges vornimmt.

e) **Effektiver Verbrauch (kWh/Jahr):**

Die Argumente decken sich mit den Argumenten der effektiven Fahrleistung.

f) **Zusätzlicher Prämie bei Kauf von energieeffizienten Fahrzeugen / Elektrofahrzeugen**

- Die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen erfolgt gemäss heutiger Einschätzung auch ohne weitere Subventionen, die wichtigste Motorfahrzeughersteller haben ihre Strategien zur künftigen Modellpalette bekanntgegeben.
- Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen sieht keine Förderung für den motorisierten Individualverkehr vor. Förderungen für den Kauf von Elektrofahrzeugen könnten infolge der geringeren Emissionen auch für Angebotsteilnehmende des öffentlichen Verkehrs Fehlanreize schaffen und zu Rückverlagerungen vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr führen.
- Eine sukzessive Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen ist gegenüber einer plötzlichen Marktdurchdringung zu bevorzugen. Dies sowohl aus Sicht der Finanzstabilität respektive Reduktion der Volatilitäten wie auch, um die rechtzeitige Bereitstellung der Netzausbauten und Ladeinfrastrukturen (auch zu Hause) sicherstellen zu können.

8 Welches sind die Vor- und Nachteile der Varianten?

BESTEUERUNGSELEMENTE UND DEREN WIRKUNG²

Bestuerungselement	Tendenz prospektiv	Stabilität Finanzmodell	Potential für		
			Strassen- schädigung	Personen- schädigung	Umwelt- schädigung
Gewicht		Hoch	✓	✓	
Leistung [PS respektive kW]		Sehr hoch		✓	
Energie/ CO₂ [kWh respektive CO ₂ pro 100 km]		tief			✓
Besteuerung Bund (1) [effektiver Verbrauch]		tief			✓

Abbildung 33: Übersicht Besteuerungselemente und deren Wirkung, Graphik: BauherrenBoutique

- ⇒ Für die **Stabilität des Finanzmodells** sind Besteuerungselemente mit einer stabilen und tendenziell steigenden Entwicklung hilfreich (**Gewicht, Leistung**).
- ⇒ Der **Bund besteuert** aktuell **bereits die potentiellen Umweltschäden** via effektiven Verbrauch.
- ⇒ Als Besteuerungsmodell für den **Kanton** scheint ein Modell mit einer **Grundbesteuerung** mit stabilen bis steigenden Besteuerungselementen (**Gewicht** respektive **Leistung**) kombiniert mit einem **Anreizsystem für Energie/CO₂** auf einen ersten Blick ideal zu sein.

ÜBERSICHT

Variante	Vorteile	Nachteile	Bemerkungen
Referenz / Aktuelles System	• Keine Veränderung	• Zu wenig Einnahmen bei zunehmender Elektrifizierung	• Modifikation des Anreizsystems für energieeffiziente Fahrzeuge / Elektrofahrzeuge notwendig
Variante 1: Gewicht + Energie/CO₂	• Besteuerung indirekte Kosten via Potential für Personen- und Umweltschädigung	• Nur bedingt verursachergerecht, da gefahrene Kilometer für Umweltkosten relevant und nicht der Besitz eines Fahrzeugs	• Doppelbesteuerung, wenn Besteuerung Bund auch in Zukunft einen Bezug zum effektiven Verbrauch hat
Variante 2: Gewicht + Leistung (PS)	• Stabile Einnahmen • Einfache Umsetzbarkeit • Sehr gute Besteuerung Potential für Personenschädigung	• Energieeffizienz nur via Anreizsystem	• Sehr Spannend, da Potentiale für Personen-, Umwelt- und Strassenschäden besteuert werden
Variante 3: Gewicht + Verbrauch (kWh/100km)	• Energieeffizienz wird direkt über Besteuerungsmodell belohnt (durchschnittlicher Verbrauch)	• Einnahmen gehen zurück, wenn Energieeffizienz der Fahrzeuge zunimmt (abnehmender Verbrauch)	• Eher als Modell für Bund sinnvoll in Kombination mit gefahrenen Kilometern (effektiver Energieverbrauch)
Variante 4: Gewichtsabzug	• Gewicht als stabiles Element • Rollenteilung Bund/Kanton	• Energieeffizienz nur via Anreizsystem	• Spannend bei gleichbleibender Rollenteilung zwischen Bund und Kanton

Abbildung 34: Übersicht Vor- und Nachteile der betrachteten Varianten, Graphik: BauherrenBoutique

² Es wird davon ausgegangen, dass auch künftig Mineralölsteuer/-zuschlag ein Teil der Bundesbesteuerung bilden. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung der Gestaltungsmöglichkeiten/-einschränkungen mit Blick auf die Nachbarländer (Benzintourismus). Es wird davon ausgegangen, dass der Bund künftig eine Mobilitäts-/Infrastrukturbesteuerung für sämtliche Fahrzeuge anstrebt und diese differenziert nach Fahrzeugtyp oder einfach zusätzlich zur Mineralölsteuer/-zuschlag erfolgen würde und somit weiterhin einen Bezug zum effektiven Verbrauch hätte.

- ⇒ Die Einschätzung zur **Aufgabenteilung** in der Besteuerung **zwischen Bund und Kanton** scheint **entscheidend** zu sein.

BEWERTUNG AUSGEHEND VON DEN PROJEKTZIELEN

Kriterium		Variante 0: Heutiges Modell	Variante 1: Gewicht + Energie/CO ₂	Variante 2: Gewicht + Leistung (PS)	Variante 3: Gewicht + Verbrauch (kWh/100km)	Variante 4: Gewichtsabzug
Ausreichende Finanzierung / Stabilität Finanzmodell		-	-	++	-	+
Verursacher- gerechte Finanzierung	Strassenschäden	++	+	+	+	++
	Personenschäden	+	+	++	+	+
	Umweltschäden (1)	+	+	+	+	+
Offen für Veränderungen der Wertvorstellungen		+	+	+	+	+
Umsetzbarkeit		+	-	+	-	+
Angemessen im Vergleich zu Bund und anderen Kantonen		-	-	+	-	+

(1): Das Ausmass der Besteuerung der potentiellen Umweltschäden ist massgeblich abhängig von der Ausgestaltung des Anreizsystems für energieeffiziente Fahrzeuge.

Abbildung 35: Übersicht Variantenbeurteilung ausgehend von den Projektzielen, Graphik: BauherrenBoutique

VARIANTE 1 – GEWICHT UND ENERGIE/CO₂

Vorteile

Verursachergerechte Besteuerung: Umweltkosten infolge Energieverbrauch können differenziert besteuert werden.

Veränderbarkeit: Die Besteuerung des Energieverbrauchs ist entsprechend den Veränderungen der Wertvorstellungen anpassbar.

Für Energieetikette sind sowohl Energieverbrauch wie auch CO₂-Emission Kriterien für die Definition der Energieeffizienz-Kategorie, beide Grössen werden somit in Clustern (Energieeffizienzkategorien) besteuert.

Nachteile

Nur bedingt verursachergerechte Besteuerung: Die effektiven Umweltkosten sind vielmehr abhängig von den gefahrenen Kilometern als vom Besitz eines Fahrzeugs. Als Besitz und ohne gefahrene Kilometer kann beispielsweise ein Elektrofahrzeug weniger ökologisch wie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor sein (infolge höherem CO₂-Ausstoss für Fahrzeugherstellung). Somit könnten falsche Anreize gesetzt werden.

Die direkten Kosten (verkehrspolizeiliche Aufgaben) und indirekten Kosten (Gesundheitskosten) infolge potentieller Personenschädigung werden nur über das Gewicht besteuert.

Stabilität Finanzmodell: Der Bund legt die Energieeffizienzkategorien fest. Die Zuordnung ist somit veränderlich und u.a. auch abhängig von der Strategie des Bunds und des zuständigen Departements.

Bei einer schnellen Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen und einer asymmetrischen Verteilung des Fahrzeugbestands über die Energieeffizienzkategorien kann ein erheblicher Anteil der Einnahmen wegfallen.

Das Finanzmodell ist in der Summe nicht so stabil und anfällig auf vorgenannte Veränderungen.



Umsetzbarkeit: Das heutige Besteuerungsmodell ist so ausgerichtet, dass nur Neufahrzeuge der energieeffizientesten Kategorie von der Steuerbefreiung profitieren und bei den Bestandsfahrzeugen nur die Elektrofahrzeuge. Beim Modell eines Steuerelements nach Energieeffizienz/CO₂ würde auch der Bestand entsprechend besteuert. Da bei älteren Fahrzeugen Zuordnungen zu einer Energieeffizienzklasse fehlen, beinhaltet das Modell einen gewissen manuellen administrativen Aufwand für die Fahrzeugzuordnung der Bestandsfahrzeuge und entsprechende Ungenauigkeiten in deren Besteuerung.

Vergleich zu Bund/Kantonen: An der Nahtstelle zum Bund und zu anderen Kantonen ist feststellbar, dass es aktuell eine Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen gibt. Der Bund besteuert nach dem effektiven Verbrauch (Mineralölsteuer/-zuschlag), die Kantone haben eine Haltersteuer. Bei einer Besteuerung nach Energieeffizienzklasse würde der Verbrauch quasi doppelt besteuert, sowohl beim Bund wie auch als Haltersteuer beim Kanton.

Die anderen Kantone kennen kein vergleichbares Steuermodell, der Kanton St.Gallen wäre somit der einzige.

VARIANTE 2 – GEWICHT UND LEISTUNG (PS)

Vorteile

Stabilität Finanzmodell: Das Gewicht der Fahrzeuge nimmt leicht zu, die Leistung (PS respektive kW) auch. Die Veränderung verläuft im Vergleich zu Veränderungen in der Zuordnung zur Energieetikette kontinuierlich, was positiv ist für die Stabilität des Finanzierungsmodells.

Umsetzbarkeit: Jedes Fahrzeug, unabhängig vom Alter, hat eine Leistung und ein Gewicht, somit einfach umsetzbar.

Vergleich zu Bund/Kantonen: Im Sinne einer Haltersteuer angemessen, schwerere Fahrzeuge mit entsprechend höherer Strassenschädigung werden höher besteuert; leistungsstärkere und meist teurere Fahrzeuge werden auch höher besteuert. Die Umweltkosten werden durch den Bund besteuert (aktuell insbesondere via Mineralölsteuer/-zuschlag).

Verursachergerechte Besteuerung: Das Modell weist insbesondere hinsichtlich der Besteuerung von potentiellen Personenschäden sehr gute Eigenschaften auf. Durch die Kombination von Gewicht und PS/kW wird recht gut die potentielle Gefährdung durch ein Fahrzeug unabhängig von der Antriebsart abgebildet. Somit hat es einen Bezug zu den direkten Kosten der verkehrspolizeilichen Aufgaben (Unfälle) wie auch zu den indirekten Kosten (Gesundheitskosten infolge von Unfällen). Das Gewicht hat zudem wie auch bei den übrigen Modellen einen Bezug zur potentiellen Strassenschädigung.

Das Anreizsystem rundet das Modell ab und gewährleistet, dass auch das Potential für Umweltschäden indirekt besteuert werden kann.

Veränderbarkeit: Die Veränderbarkeit besteht insbesondere in einer möglichen Anpassung des Anreizsystems für die Energieeffizienz und der Steuersätze und -füsse für das Gewicht und die Leistung. Somit können alle drei Schädigungspotentiale (Umweltschädigung, Strassenschädigung, Personenschädigung) separat besteuert werden entsprechend der jeweiligen gesellschaftlichen Wertvorstellung angepasst werden.

Nachteile

Es sind wenig Nachteile erkennbar, da das Modell auch bei einer hohen Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben hinreichend Einnahmen generiert und die verschiedenen Potentiale für Umweltschäden, Personenschäden und Strassenschäden verursachergerecht besteuert.



VARIANTE 3 – GEWICHT UND VERBRAUCH (kWh/100 KM)

Vorteile

Verursachergerechte Besteuerung: Vergleichbar mit Variante 1, indirekte Kosten infolge Energieverbrauch können jedoch noch differenzierter besteuert werden.

Veränderbarkeit: Vergleichbar aber leicht besser als Variante 1, da nicht abhängig vom Bund hinsichtlich der Zuordnung der Fahrzeuge zu einer Energieeffizienzklasse.

Nachteile

Nur bedingt verursachergerechte Besteuerung: Die effektiven Umweltkosten sind vielmehr abhängig von den gefahrenen Kilometern als vom Besitz eines Fahrzeugs. Als Besitz und ohne gefahrene Kilometer kann beispielsweise ein Elektrofahrzeug weniger ökologisch wie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor sein (infolge höherem CO₂-Ausstoss für Fahrzeugherstellung). Somit könnten falsche Anreize gesetzt werden.

Die direkten Kosten (verkehrspolizeiliche Aufgaben) und indirekten Kosten (Gesundheitskosten) infolge potentieller Personenschädigung werden nur über das Gewicht besteuert.

Umsetzbarkeit: Die Verbrauchsbesteuerung ist pro Fahrzeugmodell unterschiedlich (Verbrauch in kWh pro 100 km) und erfolgt nicht in Clustern (Energieeffizienzklassen) wie bei der Variante 1. Jedes Fahrzeug wäre somit mit einem Verbrauch zu attribuieren mit dem einhergehenden manuellen administrativen Aufwand. Es fehlt an Datengrundlagen seitens des Bundes für den Primärenergieverbrauch in kWh pro 100 km für Bestandsfahrzeuge.

Vergleich zu Bund/Kantonen: Ähnlich der Variante 1 würde der Energieverbrauch doppelt besteuert, einerseits beim Bund (aktuell via Mineralölsteuer/-zuschlag), andererseits als Haltersteuer beim Kanton.

Die anderen Kantone kennen kein vergleichbares Steuermodell, der Kanton St.Gallen wäre somit der einzige.

Stabilität Finanzmodell: Der durchschnittliche Verbrauch pro Fahrzeug weist durch den technologischen Fortschritt, aber insbesondere durch die zunehmende Elektrifizierung, eine stark abnehmende Tendenz auf. Es müsste entsprechend energisch in das Besteuerungssystem eingegriffen werden und der Steuersatz und/oder Steuerfuss fortwährend nach oben gesetzt werden, um die Einnahmeausfälle kompensieren zu können.

VARIANTE 4 – GEWICHTSABZUG

Vorteile

Stabilität Finanzmodell: Das Gewicht der Fahrzeuge verläuft sehr stabil und leicht steigend. Dies führt zu einer hohen Berechenbarkeit der Einnahmen.

Veränderbarkeit: Das aktuelle Anreizsystem für energieeffiziente Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge kann entsprechend den technologischen Entwicklungen, des Erkenntnisgewinns und der Wertvorstellungen der Gesellschaft als Steuerungselement verwendet werden.

Umsetzbarkeit: Sehr einfach umsetzbar, da es sich um das bestehende Modell handelt mit Anpassung des Anreizsystems.

Vergleich zu Bund/Kantonen: Das Modell ist bewährt und kommt in leicht anderer Form auch bei anderen Kantonen zur Anwendung. Die Differenzierung über das Anreizsystem lässt eine Veränderbarkeit respektive Gewichtung an der Nahtstelle zum Bund in Abhängigkeit der Veränderung der Besteuerung seitens Bund zu. Falls der Bund sehr hohe Anreize oder sehr tiefe Anreize für energieeffiziente Fahrzeuge setzt, kann entsprechend reagiert werden. Dies gilt auch für die Varianten 1, 2 und 3.



Nachteile

Nur bedingt verursachergerechte Besteuerung: Die Besteuerung ist nur bedingt verursachergerecht, da nur Anreize für Halter von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen der Energieeffizienzklasse A gesetzt werden und keine Differenzierung der Anreize erfolgt. Die Besteuerung der indirekten Umweltkosten erfolgt somit nicht differenziert. Dies könnte aber in Analogie zu anderen Kantonen auch angepasst werden mit einer Abstufung nach Energieeffizienzkategorien mit zugehörigen Zuschlägen und Abzügen (vgl. Variante 1).

Im Sinne einer Haltersteuer wird auf die Zusammensetzung des Fahrzeugparks der Halter Einfluss genommen durch gezielte Anreize für Neuwagen. Unter Respektierung der Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen kann somit eine nur bedingte Besteuerung der Umweltkosten als nicht schwerwiegender Nachteil angesehen werden, solange der Bund wie heute für eine differenzierte Besteuerung der Umweltkosten besorgt ist, wie dies heute via Mineralölsteuer/-zuschlag der Fall ist.

Hinsichtlich der Besteuerung von potentiellen Personenschäden schneidet das Modell schlechter ab als die Besteuerung von Gewicht in Kombination mit PS/kW (Variante 2). Die direkten und indirekten Kosten infolge Personenschäden werden somit nur bedingt abgebildet.



9 Wie viele Mittel werden künftig benötigt?

Die notwendigen künftigen Mittel wurden anhand der Entwicklung der Mittelverwendung in der Vergangenheit, der künftigen Entwicklung der zugehörigen Treiber und der Antizipation der Entwicklung der zu Grunde liegenden gesetzlichen Grundlagen abgeschätzt.

Nachfolgende Schemata geben einen Überblick über die Systematik der Abschätzung der notwendigen Finanzmittel.

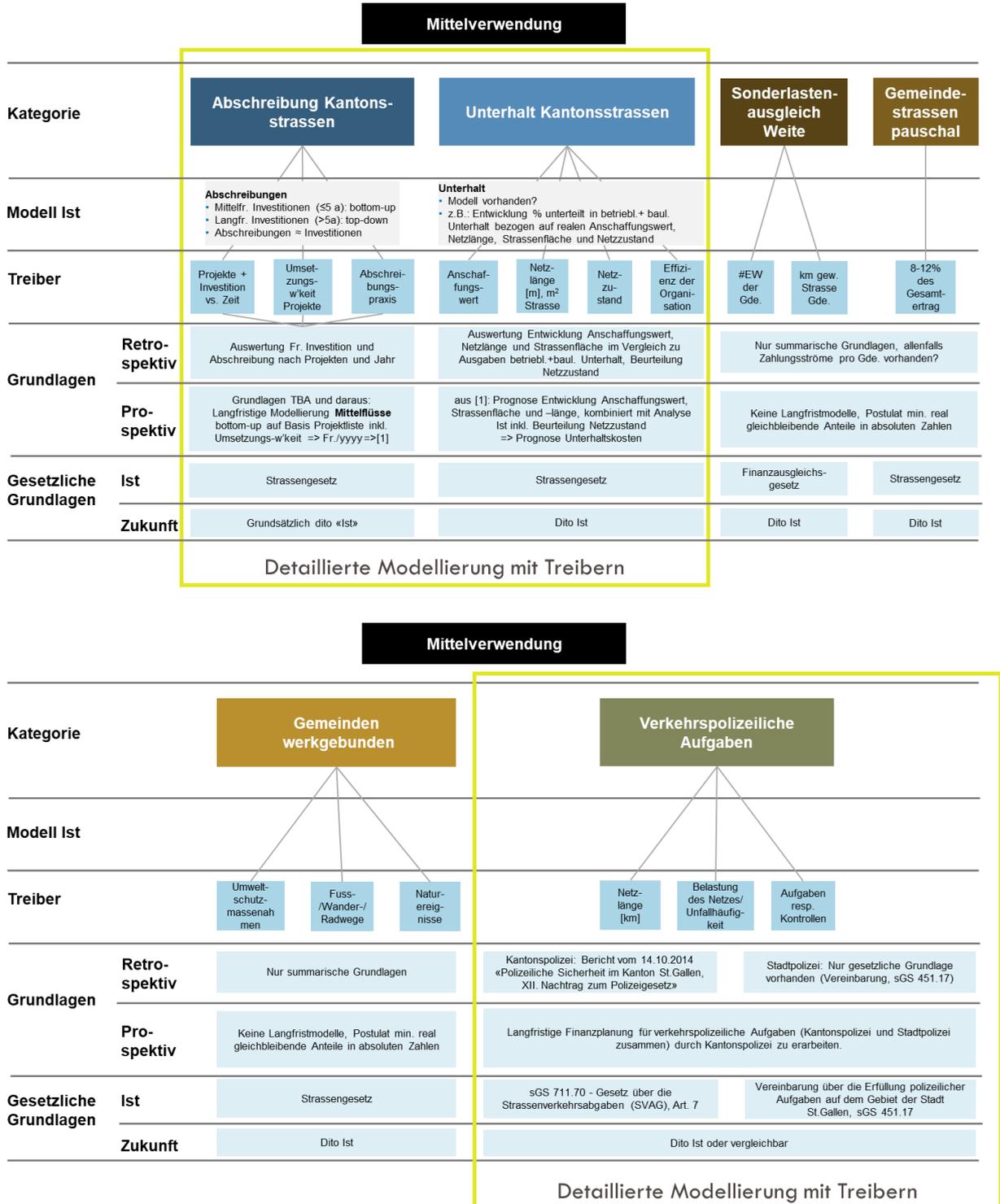


Abbildung 36: Schematische Darstellung Modellierung Mittelverwendung, Graphik: BauherrenBoutique

Auf Basis der zu Grunde gelegten Szenarien ergibt sich nachfolgende Tendenz für ein mittleres Szenario. Die Unterhaltskosten weisen dabei insbesondere infolge der Investitionen und des zugehörigen Anstiegs des Anschaffungswerts die grösste Steigerung auf.

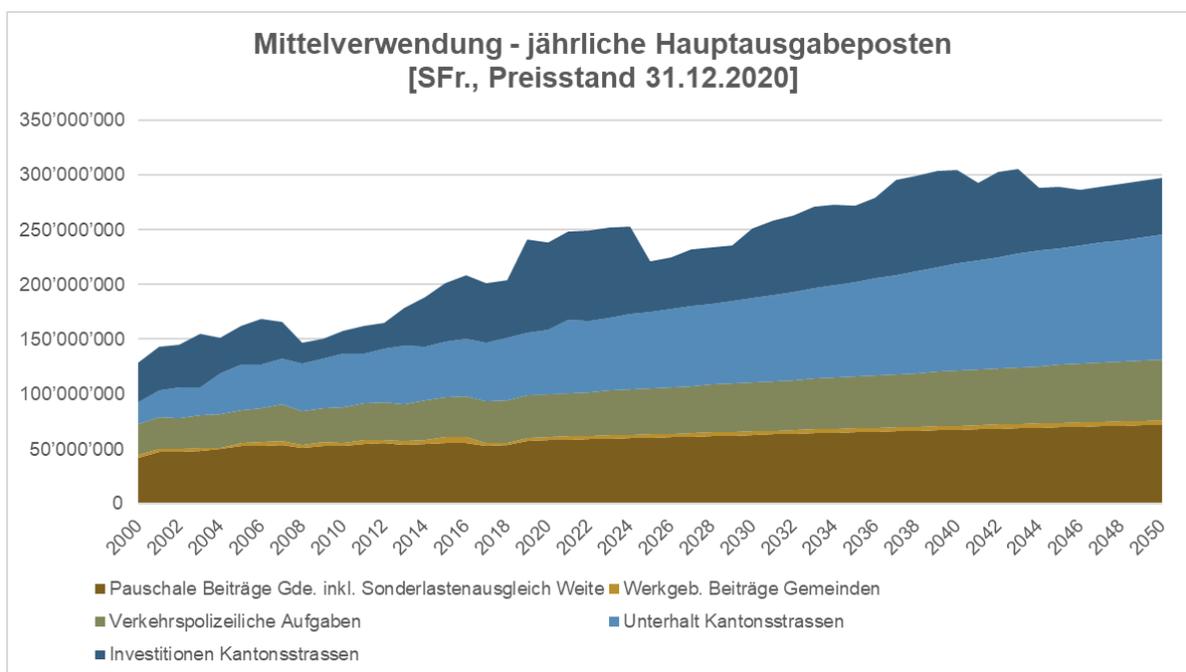


Abbildung 37: Übersicht Mittelverwendung, mittlere Szenarien, Graphik: BauherrenBoutique

Die Mittelverwendung pro Einwohner und pro Motorfahrzeug gestaltet sich in einem mittleren Szenario wie nachfolgend dargestellt. Es handelt sich dabei um die gesamthafte Mittelverwendung. Im Gegensatz dazu sind in der *Abbildung 8* und der *Abbildung 9* nur die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer dargestellt (exkl. Bundesbeiträge).

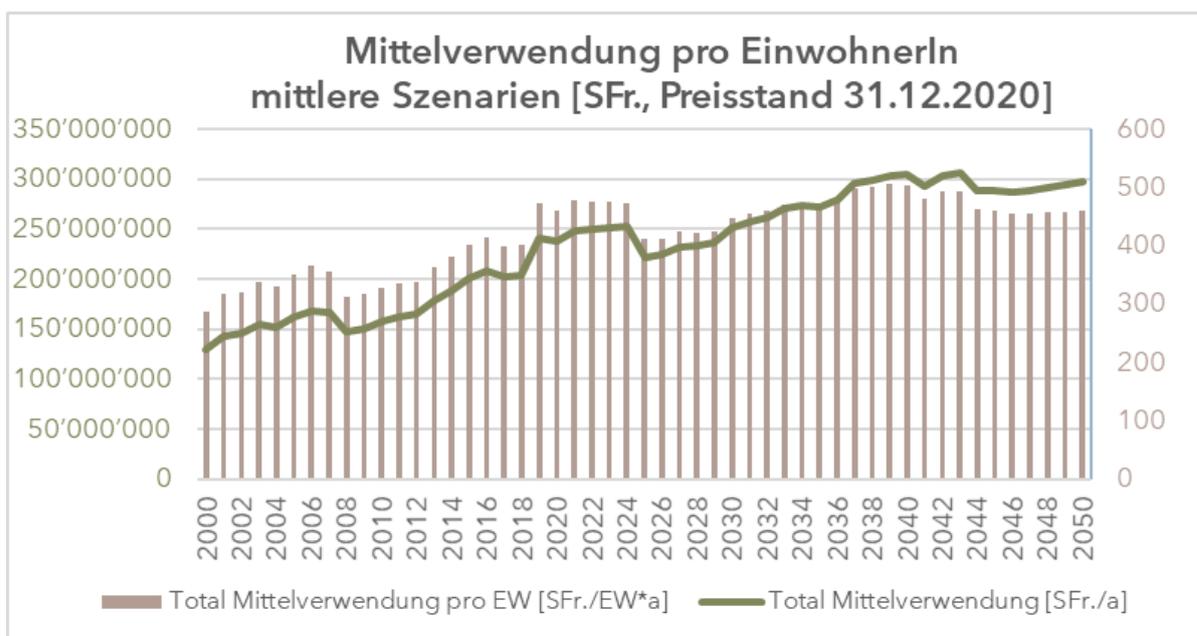


Abbildung 38: Übersicht Mittelverwendung pro EinwohnerIn, mittlere Szenarien, Graphik: BauherrenBoutique

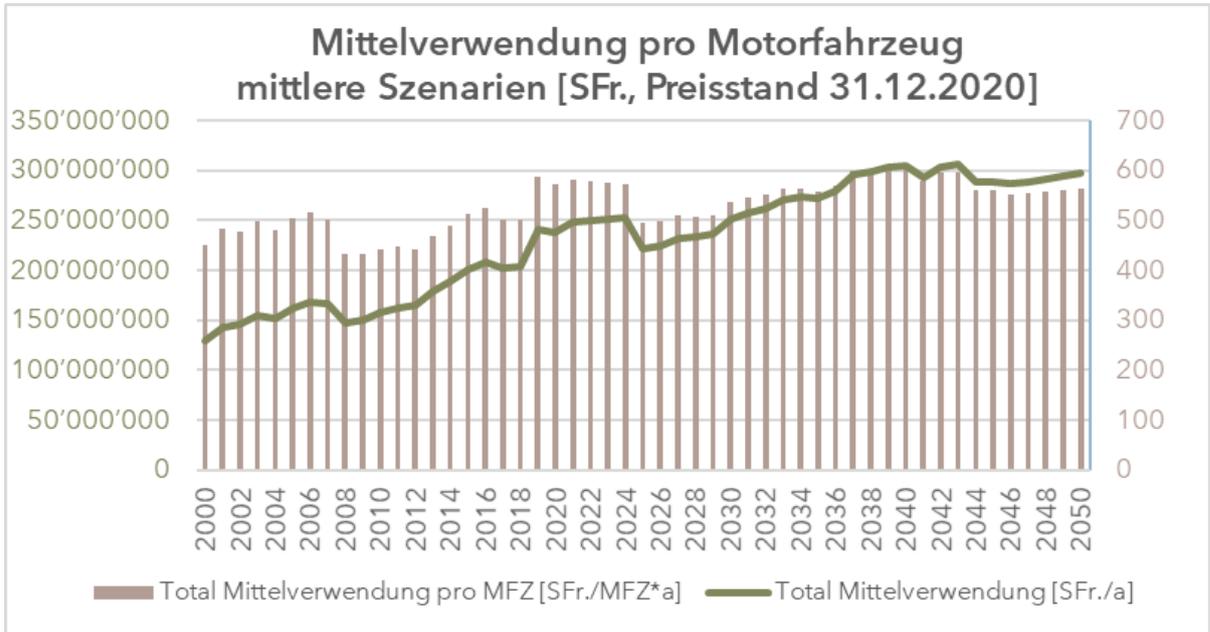


Abbildung 39: Übersicht Mittelverwendung pro Motorfahrzeug, mittlere Szenarien, Graphik: BauherrenBoutique

10 Wie können die Modelle gesteuert werden?

Bei höheren Mittelbedürfnissen und/oder tieferen Einnahmen stehen hinreichend Steuerungsmöglichkeiten im Rahmen der Genehmigung der Strassenbauprogramme wie auch mit Anpassung der Einnahmen gegenüber.



Abbildung 40: Schematische Darstellung wesentliche Einflussgrössen und Steuerungsmöglichkeiten, Graphik: BauherrenBoutique

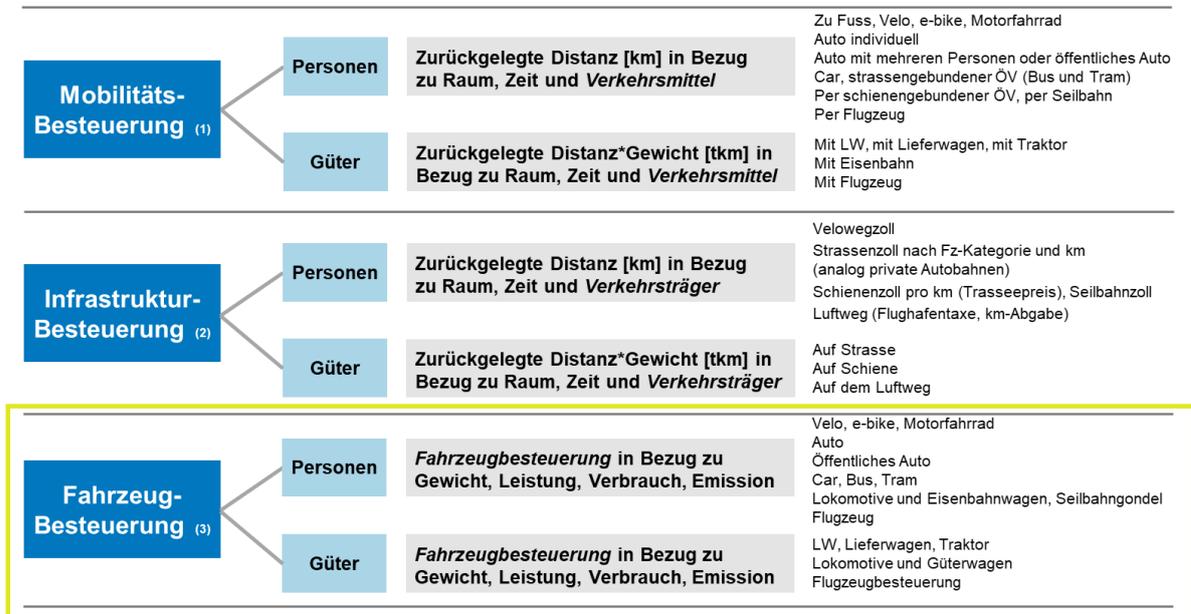
Es ist vorgesehen, in Kenntnis der Resultate aus der Vernehmlassung das Modell für die Besteuerung der Motorfahrzeuge inkl. dem zugehörigen Anreizsystem so auszugestalten, dass hinreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um den ermittelten Mittelbedarf zu decken. Die Steuersätze und -füsse sollen dabei grundsätzlich unverändert bleiben.



11 Zu welchen Fragen ist eine Positionierung erwünscht?

1) Fahrzeugbesteuerung

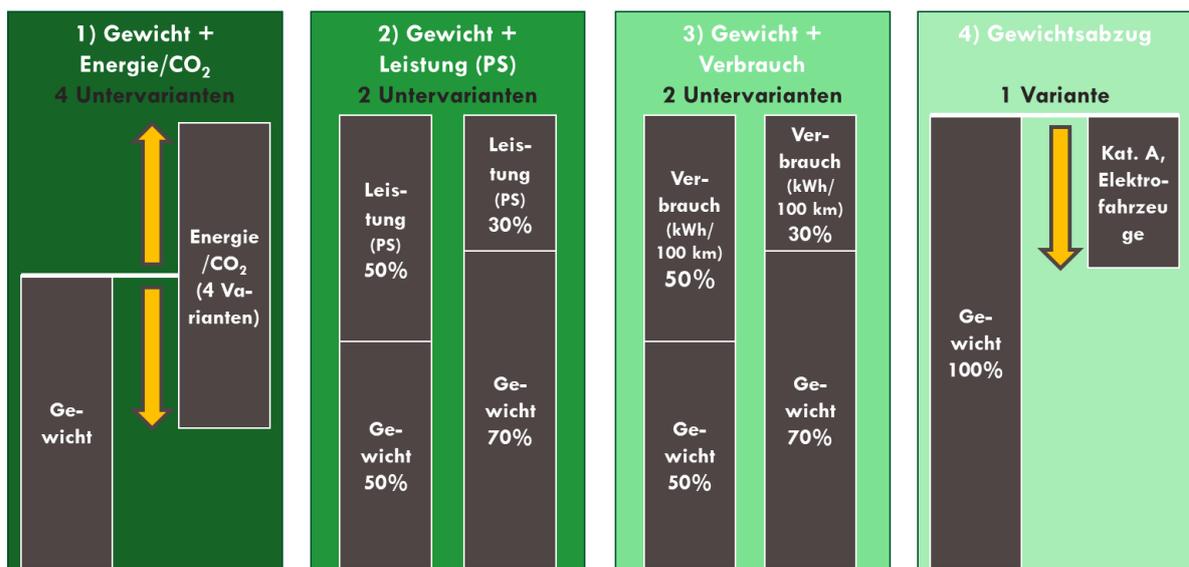
Wird die Einschätzung zur Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen und der Eingrenzung der betrachteten Varianten auf die **Fahrzeugbesteuerung** (keine Mobilitätsbesteuerung, keine Infrastrukturbesteuerung) geteilt?



(1) «Mobility-Pricing», (2) «Road-Pricing», (3) «Wie heute in den Kantonen»

2) Anzahl und Ausprägung der Varianten

Sind die dargelegten Varianten hinreichend, sollen welche weggelassen oder hinzugefügt werden (vgl. Kapitel 6) ?





3) Variantenpräferenzen

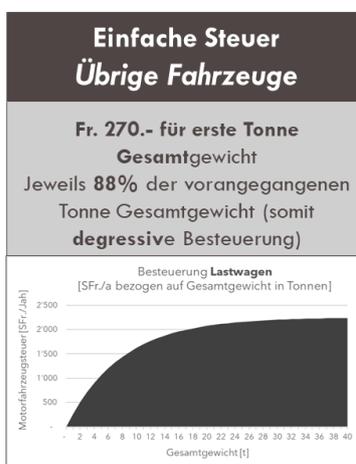
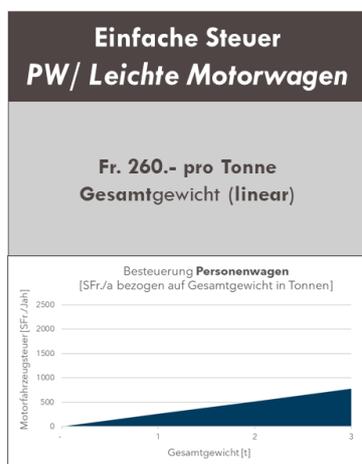
Wir die Einschätzung zur Variantenpräferenz (Variante 2) geteilt? Wenn nein, welche Variante(n) wird/werden bevorzugt und weshalb (vgl. Kapitel 8) ?

Kriterium		Variante 0: Heutiges Modell	Variante 1: Gewicht + Energie/CO ₂	Variante 2: Gewicht + Leistung (PS)	Variante 3: Gewicht + Verbrauch (kWh/100km)	Variante 4: Gewichtsabzug
Ausreichende Finanzierung / Stabilität Finanzmodell		-	-	++	-	+
Verursacher- gerechte Finanzierung	Strassenschäden	++	+	+	+	++
	Personenschäden	+	+	++	+	+
	Umweltschäden (1)	+	+	+	+	+
Offen für Veränderungen der Wertvorstellungen		+	+	+	+	+
Umsetzbarkeit		+	-	+	-	+
Angemessen im Vergleich zu Bund und anderen Kantonen		-	-	+	-	+

(1): Das Ausmass der Besteuerung der potentiellen Umweltschäden ist massgeblich abhängig von der Ausgestaltung des Anreizsystems für energieeffiziente Fahrzeuge.

4) Steuersatz, Steuerfuss

Sollen Steuersatzes (SFr./t) und Steuerfusses (90-110%) grundsätzlich (1) beibehalten werden (vgl. Kapitel 9) ?



Besondere Fahrzeuge	
Fahrzeug	bezogen auf einfache Steuer
Anhänger < 3.5t	1/2
Anhänger > 3.5t	1/6
Motorkarren + Motoreinachser	1/4
Landw. Traktoren, landw. Motoreinachser	1/8
Landw. Motorkarren und landw. Anhänger	1/16
Blaulichtorganisationen, Strassenunterhalt, Bund, Busbetriebe/Postauto	0

(1): Abhängig von der gewählten Grundvariante. Bei Varianten 1 und 4 keine Änderung, bei Varianten 2 und 3 Reduktion entsprechend des Anteils für Leistung (PS) respektive Verbrauch (kWh/100km)



5) **Motorfahrradsteuer, schnelle e-bikes³**

Die Einnahmen aus der Motorfahrradsteuer («Töffli» und schnelle e-bikes) bewegen sich im Bereich von 1 bis 2 Promille der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer, die Einnahmen bewegen sich somit in einem vernachlässigbaren Bereich (vgl. *Abbildung 1*).

Die schnellen e-bikes beanspruchen wenig Strassenfläche pro beförderte Person und generieren wenig Emissionen.

Soll die Besteuerung der schnellen e-bikes aufgehoben und die Besteuerung der übrigen Motorfahräder («Töffli») beibehalten werden?

³ Als Motorfahräder gelten zweirädrige Fahrzeuge <30 km/h mit Verbrennungsmotor respektive zweirädrige Fahrzeuge >25 km/h und <45 km/h mit Elektromotor



12 An wen richtet sich die Vernehmlassung, bis wann und wo sind die Antworten einzureichen?

Versand der **Unterlagen zur Vernehmlassung an:**

- Politische Parteien des Kantons St.Gallen
- Departemente und Staatskanzlei Kanton St.Gallen
- Gewerkschaften
- Verkehrsverbände: ACS/TCS/VCS
- Schwerverkehrsinteressensgruppen: ASTAG
- Gewerbliche Transporte/ Lieferwagenbesteuerung: Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen, Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell
- Landwirtschaft: Landwirtschaftsamt, Bauernverband
- Velofahrende: Pro Velo
- ÖV: VÖV, IGöV
- Beiträge an Gemeindeinfrastrukturen: Amt für Gemeinden und Bürgerrecht, Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP)
- Natur- und Landschaftsschutz: Amt für Natur, Jagd und Fischerei; Amt für Umwelt, pro natura / wwf
- Personenschäden: RoadCross Schweiz, BfU
- Energie, Luft und Klima: Amt für Wasser und Energie
- Lärm: Lärmliga Schweiz
- Infrastruktur / Ausrüstung Parkplätze / Mieterinnen und Mieter: Hauseigentümerverband, Mieterinnen- und Mieterverband Ostschweiz

Weitere Interessenshalter, die sich durch das Thema angesprochen fühlen und auf vorgenannter Auflistung nicht aufgeführt sind, sind eingeladen, eine Stellungnahme zu verfassen.

Positionierungen zu den Fragen gemäss Kapitel 11 sind erwünscht **bis zum 30. Juni 2022**, in elektronischer Form eingehend bei:

info.budtba@sg.ch
