



Bau- und Umweltdepartement  
Lämmlibrunnenstrasse 54  
9001 St. Gallen

info.budtba@sg.ch

St. Gallen, 27. Juni 2022

## **Vernehmlassung zum Zwischenstand und Thesen zur Vernehmlassung: Strassenfinanzierung im Kanton St. Gallen**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einladung zur Vernehmlassung zur Strassenfinanzierung. Gerne nimmt die SP des Kantons St. Gallen die Gelegenheit wahr und nimmt wie folgt Stellung:

### **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?*

Im Grundsatz sollte auch die Besteuerung der Motorfahrzeuge auf dem Verursacherprinzip beruhen und auch die externen Kosten des Verkehrs berücksichtigen. Wir können aber die Rollenteilung zwischen Bund (km-abhängige Besteuerung) und dem Kanton (Fahrzeugbesteuerung) nachvollziehen und sofern der Bund wirklich eine distanzabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge einführt (analog der LSVA), kann der Kanton darauf verzichten. Der Kanton soll sich beim Bund für eine distanzabhängige Motorfahrzeugsteuer einsetzen.

#### **2) Anzahl und Ausprägung der Varianten**

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

Die Auslegeordnung mit den diversen Varianten ist sehr umfangreich und aus unserer Sicht genügend.

#### **3) Variantenpräferenzen**

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

Die Variante 2 ist nach unserer Einschätzung zielführend. Die Kombination aus Gewicht und Leistung ist eine gute Ausgangslage. Wir würden das Gewicht zu 70% und die Leistung zu 30% bewerten, wie in Variante 2b vorgeschlagen. Allerdings können wir der Regierung nicht folgen, wenn sie von der Leistung auf eine potenzielle Gefährdung schliesst. Ob ein Unfall wirklich verursacht wird



und damit ein Schaden entsteht oder nicht, hängt sehr stark vom Fahrer oder der Fahrerin und dessen/deren Risikobereitschaft ab. Moderne, leistungsstarke Autos verfügen ausserdem über ausgeklügelte Warnsysteme, damit Unfälle vermieden werden können. Wollte man die externen Kosten von Unfällen berücksichtigen, müsste vielmehr auch das Alter und das Geschlecht der FahrzeuglenkerInnen berücksichtigt werden und nicht nur die Leistung des Autos. Anreizsystemen stehen wir positiv gegenüber, dabei soll das Gewicht/Leistung aber progressiv besteuert werden.

#### **4) Steuersatz, Steuerfuss**

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

Da das Gewicht eines Fahrzeuges sehr stark für die Belastung der Strassen verantwortlich ist, wäre es sinnvoll, beim Gewicht keinen linearen, sondern einen progressiven Tarif zu verwenden. Auch bei den Lastwagen soll ein progressiver Tarif gelten. Die Gewichtsreduktion bei den reinen Elektrofahrzeugen (keine Hybridfahrzeuge) von 10% scheint gerechtfertigt. Allerdings gibt es heute keinen Grund mehr, die Elektrofahrzeuge während 4 Jahren von der Motorfahrzeugsteuer zu befreien. Aus ökologischer und raumplanerischer Sicht sind beide Arten von Fahrzeugen (fossil oder nicht fossil) belastend und in dieser Menge schädlich.

#### **5) Motorfahrradsteuer, schnelle e-bikes<sup>3</sup>**

*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 Motorfahrräder («Töffli») beibehalten werden?*

Ja, im Gegensatz zu den «Töfflis» sind schnelle e-bikes sehr viel umweltfreundlicher und sie können deshalb von der Besteuerung befreit werden. Wichtig ist, dass schnelle e-bikes verkehrsrechtlich den «Töfflis» gleichgestellt bleiben.

Mit freundlichen Grüssen

SP Kanton St. Gallen