



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

GESETZ ÜBER DIE STRASSENVEKEHRSTEUER

ERGEBNIS DER VERNEHMLASSUNG

1	Abkürzungen	4
2	Einleitung	5
3	Gesamturteil über die vorgeschlagene Revision	5
4	Auswertung der gestellten Fragen	7
4.1	Einführung eines Bonussystems	7
4.1.1	Fragestellung	7
4.1.2	Stellungnahmen	7
4.2	Steuerbefreiung für 36 Monate	8
4.2.1	Fragestellung	8
4.2.2	Stellungnahmen	8
4.3	Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffen	9
4.3.1	Fragestellung	9
4.3.2	Stellungnahmen	9
4.4	Abstufung der Besteuerung bei Personenwagen	11
4.4.1	Fragestellung	11
4.4.2	Stellungnahmen	11
4.5	Anpassung des Steuertarifs	12
4.5.1	Fragestellung	12
4.5.2	Stellungnahmen	12
5	Bemerkungen zu einzelnen Artikeln	13

1 Abkürzungen

In der Auswertung werden folgende Abkürzungen für die Vernehmlassungsteilnehmer verwendet.

Gemeinden

BEC	Beckenried
BUO	Buochs
DAL	Dallenwil
EMT	Emmetten
EBÜ	Ennetbürgen
EMO	Ennetmoos
HER	Hergiswil
ODO	Oberdorf
STA	Stans
SST	Stansstad
WOL	Wolfenschiessen

Parteien

CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei
DN	Demokratisches Nidwalden
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei

Organisationen

ACS	Automobil Club der Schweiz
ASTAG	ASTAG Sektion Zentralschweiz, Luzern
BAU	Bauernverband
NGV	Nidwaldner Gewerbeverband
TCS	Touring-Club Schweiz, Sektion Waldstätten
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden
WWF	WWF Unterwalden

2 Einleitung

Der Regierungsrat hat am 29. April 2008 den Entwurf zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern in die Vernehmlassung gegeben. Die Vernehmlassung dauerte vom 29. April 2008 bis am 20. Juni 2008.

Zur Vernehmlassung wurden 11 Gemeinden, 5 Parteien und 6 Organisationen eingeladen. Zur Vorlage äusserten sich 10 Gemeinden (wovon 2 Gemeinden ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichteten), 5 Parteien und 5 der eingeladenen Organisationen. Zudem hat eine Organisation spontan eine Stellungnahme abgegeben¹.

	Stellungnahme eingeladener Vernehmlasser	Spontane Stellung- nahmen	Verzicht auf Stel- lungnahme	keine Antwort
Gemeinden	BEC, BUO, EBÜ, EMO, EMT, STA, SST, WOL		DAL, HER	ODO
Parteien	CVP, DN, FDP, SP, SVP			
Organisationen	ASTAG, BAU, NGV, TCS, VCS	WWF		ACS
Total	18	1	2	2

3 Gesamturteil über die vorgeschlagene Revision

Die Totalrevision der Gesetzgebung über die Strassenverkehrssteuern wird von der grossen Mehrheit der Vernehmlasser im Grundsatz unterstützt. Ein Vernehmlasser² lehnt die vorgeschlagene Revision ab. Zudem ergeben sich unterschiedliche Beurteilungen betreffend die Steuerbefreiung von 36 Monaten für energieeffiziente Personenwagen, das Ausmass der Ermässigung zur Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe, die Abstufungen bei der Besteuerung und die Anpassung des Steuertarifs bei Personenwagen. Zwei Vernehmlasser schlagen vor, dass der Bericht mit einer Kosten- und Ertragsrechnung betreffend den gesamten Strassenverkehr ergänzt werden soll³.

Die Gemeinden unterstützen die Vorlage insgesamt und die Einführung eines Bonussystems durchwegs. Eine Gemeinde wünscht sich, dass vorläufig auf die vollständige Steuerbefreiung von 36 Monaten für alle Personenwagen verzichtet werden soll, bis die Umweltetikette eingeführt ist⁴. Eine Gemeinde schlägt ein abgestuftes Rabattsystem vor⁵. Zwei Gemeinden möchten nicht eine vollständige Steuerbefreiung für 36 Monate, sondern eine teilweise Steuerbefreiung über ein längere Zeit⁶. Eine weitere Gemeinde ist der Ansicht, dass die vorgeschlagene Anpassung des Steuertarifs zu hoch und deshalb eine Neuberechnung der Zuschläge bei den höheren Fahrzeugklassen notwendig sei⁷. Zudem regt sie an, dass die Lenkungsmaßnahmen für sämtliche Fahrzeugarten – auch landwirtschaftliche Fahrzeuge, Baufahrzeuge und Lastwagen – eingeführt werden sollen. Schliesslich lehnen vier Ge-

¹ WWF

² SVP

³ DN, STA

⁴ STA

⁵ EMO

⁶ BUO, WOL

⁷ SST

meinden⁸ ausdrücklich die Förderung von Treibstoffen, die aus Nahrungsmitteln hergestellt werden, ab.

Von den Parteien unterstützen 4 die Totalrevision der Gesetzgebung über die Strassenverkehrssteuern⁹. Eine Partei lehnt die Revision ab¹⁰. Eine Partei wünscht sich die Einführung eines Bonus-Malus-Systems¹¹. Zudem solle der CO₂-Austoss für die Steuerbefreiung ebenfalls berücksichtigt werden. Die selbe Partei schlägt Änderungen betreffend die Ermässigung zur Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe und andere Abstufungen der Besteuerung bei Personenwagen vor. Alle Parteien halten fest, dass keine Brennstoffe gefördert werden dürfen, welche aus Grundnahrungsmitteln hergestellt werden.

Sämtliche Organisationen sind für die Einführung eines Bonussystems. Eine Organisation verlangt eine Übergangslösung betreffend die Steuerbefreiung von Personenwagen mit Energieeffizienz A bis zur Einführung der Umweltetikette¹². Sie verlangt zudem Änderungen betreffend die Ermässigung zur Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe. Drei Organisationen erklären, dass keine Treibstoffe gefördert werden sollen, welche aus Nahrungsmitteln produziert werden¹³.

⁸ BEC, STA, SST, WOL

⁹ CVP, DN, FDP, SP

¹⁰ SVP

¹¹ DN

¹² VCS

¹³ TCS, VCS, WWF

4 Auswertung der gestellten Fragen

Im Begleitbrief zur Vernehmlassung vom 29. April 2008 wurden folgende Fragen gestellt.

4.1 Einführung eines Bonussystems

4.1.1 Fragestellung

Sind Sie mit der Einführung eines Bonussystems für energieeffiziente Personenwagen einverstanden?

4.1.2 Stellungnahmen

8 Gemeinden, 5 Parteien und 6 weitere Vernehmlasser haben zu dieser Frage Stellung genommen.

	Mit Einführung eines Bonussystems einverstanden	Mit Einführung nicht eines Bonussystems nicht einverstanden	Keine Antwort
Gemeinden	BEC, BUO, EBÜ, EMO, EMT, STA, SST, WOL		
Parteien	CVP, DN, SP, FDP	SVP	
Organisationen	ASTAG, BAU, NGV, TCS, VCS, WWF		

SST: Es wird bemängelt, dass von den vorgeschlagenen Fahrzeugen lediglich Personenwagen betroffen sein sollen. Natürlich bewirke der Individualverkehr einen prozentual grossen Anteil am CO₂-Austoss, andererseits sei es unfair, wenn Lenkungsmaßnahmen immer nur auf diese Kategorie angewendet würden. Vorgeschlagen wird deshalb, dass im Sinne einer ganzheitlichen Schaffung von Massnahmen alle Kategorien betroffen sein sollen. Zum Beispiel könnte das steuerliche Anreizsystem dafür sorgen, dass bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Lastwagen Partikelfilter eingesetzt würden.

DN: Vorgeschlagen wird die Einführung eines Bonus-Malus-Systems. Neben der Bevorzugung der energieeffizienten Personenwagen, wird somit die Benachteiligung der energieineffizienten Personenwagen vorgeschlagen. Durch ein Bonus-Malus-System werde die Erneuerung der gesamten Fahrzeug-Flotte in Nidwalden positiv unterstützt und beschleunigt. Es wird festgehalten, dass ein Bonus-Malus-System besser zu kommunizieren sei, die Lenkungswirkung besser unterstütze und das System weiterhin flexibel bleibe.

FDP: Obwohl die FDP der Auffassung ist, dass die momentane Entwicklung der Treibstoffkosten die energieeffizienten Fahrzeuge besser fördert als die Reduktion der Motorfahrzeugsteuer, unterstützt die FDP die Regierung, ein Signal zu Gunsten von energieeffizienten Fahrzeugen zu setzen. Sie erachtet die Energieetikette als geeignetes Mittel zur Beurteilung der Energieeffizienz. Dies gelte auch, wenn die Energie- durch die Umweltetikette ersetzt werde.

SVP: Die SVP erklärt, dass nicht der Staat, sondern nur der Verkäufer Bonussysteme anbieten soll.

4.2 Steuerbefreiung für 36 Monate

4.2.1 Fragestellung

Finden Sie eine vollständige Steuerbefreiung von 36 Monaten als angemessen?

4.2.2 Stellungnahmen

8 Gemeinden, 5 Parteien und 6 weitere Vernehmlasser haben zu dieser Frage Stellung genommen.

	Vollständige Steuerbefreiung für 36 Monate ist angemessen	Andere Dauer der Steuerbefreiung, bzw. zusätzliche Kriterien	Vollständige Steuerbefreiung für 36 Monate ist nicht angemessen, bzw. (teilweiser) Verzicht auf Steuerbefreiung	Keine Antwort
Gemeinden	BEC, EBÜ, EMT	EMO, STA, SST	BUO, WOL	
Parteien	CVP, SP, FDP	DN	SVP	
Organisationen	ASTAG, BAU, NGV, TCS, VCS, WWF			

BUO: Da auch mit energieeffizienten Personenwagen der CO₂-Ausstoss nicht ganz eliminiert werden könne, sei auf die Steuerbefreiung von 3 Jahren zu verzichten. Der Bonus sollte abgestuft über einen längeren Zeitraum ausgestaltet werden. Zudem fehlen für die Steuererleichterungen auf Grundlage der Energieetikette Bestimmungen bezüglich der Direktimporte. Die Etikette genüge allein nicht, es müsse zwingend der Fahrzeughalter in die Meldepflicht genommen werden.

EMO: Es wird hingewiesen, dass Mehrfachbezüge infolge von einmaligen Kostenbeiträgen anderer Kantone ausgeschlossen sein müssen. Zudem bemängelt EMO, dass die Steuerersparnisse für einen Personenwagen mit einem Hubraum von 800 ccm bei CHF 480.00 liegen würden, während bei einem Hubraum von 2'000 ccm CHF 1'020.00 gespart werden kann. Vorgeschlagen wird deshalb ein abgestuftes Rabattsystem mit unterschiedlicher Anzahl Jahren Steuerbefreiung. Die Steuerbefreiung könne beispielweise folgendermassen aussehen: Fahrzeuge mit Hubraum bis 1'200 ccm (Steuerbefreiung für fünf Jahre), Fahrzeuge mit Hubraum von 1'200 bis 2'000 (Steuerbefreiung für drei Jahre) und Fahrzeuge mit Hubraum über 2'000 ccm (Steuerbefreiung für zwei Jahre).

STA: Vorgeschlagen wird eine Steuerbefreiung für Personenwagen bis 2000 ccm für 36 Monate, mit mehr als 2000 ccm für 24 Monate. Nach Einführung der Umweltetikette sollen alle Personenwagen der Effizienzklasse A für 36 Monate von der Steuer befreit werden. Zudem soll beim Modell der Steuerbefreiung berücksichtigt werden, dass grosse und schwere Personenwagen nach wie vor einen sehr hohen Energieverbrauch aufweisen.

SST: Der Anreiz sei bereits mit einer zweijährigen Steuerbefreiung in grossem Masse gegeben. Da die Massnahmen kostenneutral erfolgen solle, würden bei 36 Monaten die höheren Fahrzeugklassen zu stark belastet.

WOL: Vorgeschlagen wird, dass das Gewerbe anders beurteilt wird. Zudem könne sich nicht jeder leisten, alle drei Jahre ein neues Fahrzeug zu kaufen.

DN: Die vollständige Steuerbefreiung werde für angemessen gehalten. Jedoch gebe es Fahrzeuge der Energieklasse B, die einen besseren CO₂-Wert aufweisen als Fahrzeuge der Energieklasse A. Deshalb wird vorgeschlagen, dass nur Fahrzeuge der Energieklasse A in den Genuss einer vollständigen

Steuerbefreiung für 36 kommen, wenn sie gleichzeitig einen gewissen Wert des CO₂-Ausstosses nicht überschreiten. Ein strenger CO₂-Grenzwert läge bei 120 g/km, ein moderater CO₂-Grenzwert läge bei 130 bis 140 g/km.

FDP: Es wird festgehalten, dass durch die vorgeschlagene Steuerbefreiung von Fahrzeugen mit der Effizienzklasse A ein echter Anreiz geschaffen werde, bei einem Fahrzeugwechsel auf ein energieeffizientes Fahrzeug umzusteigen.

TCS: Der TCS erwartet, dass der Kanton Nidwalden eine jährliche Berichterstattung, in welcher die Entwicklung der Lenkungswirkung beobachtet werden kann, zu Händen der Bevölkerung verfasst.

VCS: Die Steuerbefreiung nur aufgrund der Energieetikette mache keinen Sinn und entspreche nicht dem Zweck der Gesetzesanpassung. Bis zur Einführung der Umweltetikette müsse darum eine Übergangslösung gefunden werden. Ohne eine derartige Übergangsbestimmung könnten schwere Autos (z.B. Offroader) von der Steuerbefreiung profitieren. Es wird festgehalten, dass es anerkannt sei, dass die Energieetikette betreffend Umweltfreundlichkeit sehr wenig (bis nichts) aussage. Ausserdem würden Benzin- und Dieselmotoren nicht gleich fair in der Berechnung berücksichtigt und schwere Fahrzeuge dadurch begünstigt. Es wird vorgeschlagen, bis zur Einführung der Umweltetikette zusätzlich das Fahrzeuggewicht in der Berechnung zu betrachten. Alternativ könnte ein Ausschluss aller Fahrzeuge über 1750 kg als Übergangslösung bis zur Einführung der Umweltetikette gelten.

WWF: Die Energieetikette wird zwar als ungeeignetes Mittel gewertet, da diese den Treibstoffverbrauch in Bezug zum Gesamtgewicht ausdrücke. Es sei deshalb unabdingbar, dass die Energie- durch die Umweltetikette abgelöst werde. Im Sinne einer einfacheren Anwendung und einer Übergangslösung könne der WWF aber damit für kurze Zeit leben.

4.3 Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffen

4.3.1 Fragestellung

Mit einer dauernden Ermässigung der Verkehrssteuer sollen alternative Antriebssysteme und Treibstoffe gefördert werden. Sind Sie mit den vorgesehenen Ermässigungen einverstanden?

4.3.2 Stellungnahmen

8 Gemeinden, 5 Parteien und 6 weitere Vernehmlasser haben zu dieser Frage Stellung genommen.

	Mit der Ermässigung grundsätzlich einverstanden	Mit der Ermässigung nicht einverstanden	Keine Antwort
Gemeinden	BEC, BUO, EBÜ, EMO, EMT, STA, SST, WOL		
Parteien	CVP, FDP, DN, SP	SVP	
Organisationen	ASTAG, BAU, NGV, TCS, VCS, WWF		

BEC: (ebenso STA, SST, WOL, CVP, DN, FDP, DN, SP) Es wird festgehalten, dass Alternativbrennstoffe, welche aus Grundnahrungsmitteln hergestellt

werden, aufgrund der heutigen Weltversorgungslage mit Grundnahrungsmitteln auf keinen Fall gefördert werden dürfen.

- SST: Energien wie Biogas, Biodiesel, Bioethanol, etc. sollen nur gefördert werden, wenn sie aus Abfallprodukten der Landwirtschaft und der Wirtschaft stammen.
- DN: Es wird vorgeschlagen, dass Diesel-Fahrzeuge mit Partikelfilter auf 75% ermässigt werden sollen. Zudem sollen sog. Bi-Fuels (z.B. für Motoren für Erdgas und Benzin, oder Motoren für Biodiesel und Diesel) aus Gründen des Vollzugs und der Kontrollierbarkeit besser bloss auf 75% ermässigt werden. Zudem wird zu bedenken gegeben, dass die technologische Entwicklung rasant ist und die Erwähnung einzelner Treibstoffe und Treibstoff-Typen im Gesetz schnell veralte und dadurch baldiger Revisionsbedarf bestehen könne. Ferner wird vorgeschlagen, dass die im Gesetz verankerten Ermässigungen für Arbeitsmaschinen, etc. künftig nur für Diesel-Neu-Fahrzeuge mit Partikelfilter eingesetzt werden.
- SVP: Es könne nicht sein, dass der Kanton Nidwalden „Bio-Treibstoffe“ fördere und damit das Verbrennen von potentiellen Nahrungsmitteln für Hungernde der Welt subventioniere. Dieses Vorgehen sei kontraproduktiv.
- TCS: Das Angebot an Hybrid-Fahrzeugen ist noch klein. Hier ist eine Lenkung über die vorgesehenen Ermässigungen sinnvoll. Es wird bezweifelt, dass die Ermässigung für die Lexus-Hybrid-Modelle (RX 400H, GS 450H, LS 600H) sinnvoll und sozialverträglich sei. Bei den Fahrern dieser Fahrzeuge stünde der Antrieb eher weit im Hintergrund. Die Förderung alternativer Treibstoffe wird – sofern sie nicht aus Nahrungsmittelrohstoffen und Agrarprodukten hergestellt seien – befürwortet.
- VCS: Vorgeschlagen wird, dass Diesel-Fahrzeuge ohne Partikelfilter höher besteuert werden (Malus). Bei älteren Fahrzeugen könne man evtl. auf eine Malus-Anwendung verzichten. Die im Gesetz verankerten Ermässigungen für Arbeitsmaschinen, etc. sollen zudem künftig nur für Diesel-Neu-Fahrzeuge mit Partikelfilter eingesetzt werden. Ferner wird erklärt, dass die Förderung gewisser alternativer Treibstoffe Gefahren berge, die im Moment nicht abschätzbar seien. Einerseits stünden Bio-Ethanol-E85 und Biodiesel weltweit in Konkurrenz zum Nahrungsmittelanbau, andererseits erfordere die Produktion beider Treibstoffe sehr viel graue Energie. Auf diese Treibstoffe solle darum nur ein kleiner Reduktionssatz angewandt werden.
- WWF: Die Ermässigung auf die Biotreibstoffe lehnt der WWF strikte ab. Es sei bekannt, dass die Produktion einerseits auf Kosten der Nahrungsmittelproduktion gehe, andererseits auch die Rodung von Primärwäldern vorantreibe. Fragwürdig sei zudem die Begünstigung der landwirtschaftlichen Fahrzeugen, da bekannt sei, dass diese relevante Treibhausgasemissionen verursachen würden.

4.4 Abstufung der Besteuerung bei Personenwagen

4.4.1 Fragestellung

Sind Sie mit der Einführung einer Abstufung der Besteuerung bei Personenwagen einverstanden? (Abstufung bei einem Hubraum ab 2'500 cm³ bzw. 4'000 cm³)

4.4.2 Stellungnahmen

8 Gemeinden, 5 Parteien und 6 weitere Vernehmlasser haben zu dieser Frage Stellung genommen.

	Mit der Abstufung grundsätzlich einverstanden	Mit der Abstufung nicht einverstanden	Keine Antwort
Gemeinden	BEC, BUO, EBÜ, EMT, EMO, STA, SST, WOL		
Parteien	CVP, DN, FDP, SP	SVP	
Organisationen	ASTAG, BAU, NGV, TCS, VCS, WWF		

BEC: Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Abstufung auch diejenigen Kreise (Landwirtschaft, Kleingewerbe, etc.) trifft, welche die stärkeren Fahrzeuge für die Ausführung der täglichen Arbeit dringend benötigen. Für diese Kreise sei die Erhöhung der bisherigen Steuer fraglich.

SST: Die Abstufung wird grundsätzlich begrüsst. Sie sei jedoch so zu berechnen, dass nicht eine übermässige Abstrafung der höheren Fahrzeugklassen erfolge.

WOL: Die Abstufung der Besteuerung dürfe nicht auf Kosten der Gewerbetreibenden gehen.

DN: (ebenso VCS, WWF) Es wird vorgeschlagen, dass der Steuerbetrag für Fahrzeuge bis 800 ccm noch tiefer angesetzt wird (z.B. CHF 120.00 statt 160.00). Ferner soll eine weitere Kategorie zwischen 2'000 ccm und 2500 ccm gesetzt werden, damit Fahrzeuge unter 2'000 ccm, stärker bevorteilt werden als Fahrzeuge bis 2'500 ccm. Fahrzeuge ab 2'000 ccm bis 2'500 ccm würden dadurch kostenneutral bleiben und Fahrzeuge ab 2'500 ccm werden bereits benachteiligt. Schliesslich wird angeregt, dass die Skala insgesamt gestreckt werden soll, damit ein wirklicher Lenkungseffekt entsteht (Fahrzeuge mit weniger Hubraum werden signifikant besser, solche mit grösserem Hubraum signifikant schlechter gestellt).

FDP: Einerseits wird die Besteuerung nach Hubraum als verursachergerechtes Bemessungskriterium erachtet. Andererseits wird festgehalten, dass die vorgeschlagene Abstufung gegenüber den betroffenen Fahrzeughaltern vertretbar sei. Die FDP ist der Ansicht, dass die Halter von Fahrzeugen mit höherem Treibstoffverbrauch durch die hohen Treibstoffkosten genügend motiviert werden auf energieeffiziente Fahrzeuge umzusteigen.

SVP: Jede Erhöhung der Strassenverkehrssteuer werde abgelehnt, auch wenn sie unter dem Deckmantel „Förderungsmassnahme“ oder „Förderungsmodell“ daher komme.

NGV: Die Berechnungsgrundlage nach Hubraum habe sich bewährt.

TCS: Die Abstufung nach Hubraum sei die einzig richtige Variante. Besteuerung nach Gesamtgewicht seien mit der Zielsetzung „emissionsarm“ nicht vereinbar.

4.5 Anpassung des Steuertarifs

4.5.1 Fragestellung

Die Revision der Besteuerung der Personenwagen soll ertragsneutral ausgestaltet werden. Sind Sie mit der Anpassung des Steuertarifs bei Personenwagen einverstanden?

4.5.2 Stellungnahmen

8 Gemeinden, 5 Parteien und 6 weitere Vernehmlasser haben zu dieser Frage Stellung genommen.

	Mit der Anpassung des Steuertarifs grundsätzlich einverstanden	Mit der Anpassung des Steuertarifs nicht einverstanden	Keine Antwort
Gemeinden	BEC, BUO, EBÜ, EMT, EMO, STA, SST, WOL		
Parteien	CVP, DN, FDP, SP	SVP	
Organisationen	ASTAG, NGV, TCS, VCS, WWF	BAU	

STA: (ebenso DN) Es wird darauf hingewiesen, dass gemäss Bericht zur Vernehmlassung auf eine Teuerungsanpassung der Strassenverkehrssteuer verzichtet werde. Im Bericht fehle allerdings eine Kosten- und Ertragsrechnung. Der Bericht solle deshalb nachgebessert werden.

SST: Die vorgeschlagenen Anpassungen im Steuertarif werden als zu hoch betrachtet. Die Begünstigung der kleineren und umweltfreundlichen Fahrzeuge dürfe nicht zu einer übermässigen Bestrafung der Fahrzeuge mit grösserem Hubraum führen. Insbesondere Kategorien zwischen 2'500 ccm bis 5'000 ccm würden unverhältnismässig stark belastet. Zudem sei zu beachten, dass Fahrzeuge der Kategorie Personenwagen auch gewerblich genutzt werden und eine höhere Motorenleistung oft von Nöten sei. Indirekt würden diese Fahrzeughalter gegenüber z.B. Transportfirmen mit Lastwagen oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen steuerlich ungerecht behandelt. Vorgeschlagen wird die Neuberechnung der Zuschläge je 100 ccm bei den höheren Fahrzeugklassen (keine Strafsteuer).

FDP: Eine generelle Erhöhung der Verkehrssteuer sei nicht angebracht. Eine moderate Anpassung der Verkehrssteuer zu Gunsten energieeffizienten Fahrzeugen und die moderate Erhöhung der Steuer für Fahrzeuge mit höherem Treibstoffverbrauch wird jedoch unterstützt.

SVP: Jede Erhöhung der Strassenverkehrssteuer werde abgelehnt, auch wenn sie unter dem Deckmantel „Förderungsmassnahme“ oder „Förderungsmodell“ daher komme.

DN: Es wird festgehalten, dass der Kanton Nidwalden im Index der Motorfahrzeugsteuer 2006 mit 79.1 Indexpunkten unterdurchschnittliche im Schweizer Vergleich liege. Eine generelle Anpassung solle – wenn auch nicht in dieser Revision - nach wie vor als Option im Staatshaushalt berücksichtigt werden.

TCS: Die ertragsneutrale Anpassung des Steuertarifs wird unterstützt. Es werden jedoch einige Fragen gestellt: Was passiert, wenn die Fördermassnahmen keine Veränderungen bringen? Was geschieht, wenn der Einnahmeverlust wegen der Steuerbefreiung nicht gedeckt werden kann? Was passiert, wenn die Fördermassnahmen evtl. Mehreinnahmen bringen?

BAU: Eine Erhöhung des Steuertarifs wird abgelehnt.

5 Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel	Anregung / Bemerkung	Wer
Art. 1	In Art. 1 wird die Einrichtung einer Verkehrssteuer zugrunde gelegt. Es wird bemängelt, dass die neue Absicht, die Strassenverkehrssteuer mit einer Lenkungswirkung zu versehen, in Art. 1 noch fehle.	DN

Stans, 8. Juli 2008