



Fall-Nr.: I/2-2009/12
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 10.12.2009
Entscheiddatum: 10.12.2009

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 10.12.2009

Art. 12quater SVAG (sGS 711.70). Die Strassenverkehrssteuer wird für bivalent und monovalent gasbetriebene Fahrzeuge im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen, wenn diese Fahrzeuge einen CO₂-Ausstoss von nicht mehr als 143 g/km aufweisen. Die Energieeffizienzklasse hat bei gasbetriebenen Fahrzeugen nach dem Willen des Gesetzgebers keine Bedeutung (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung I/2, 10. Dezember 2009, I/2-2009/12).

Präsident Ralph Steppacher, Mitglieder Verena Koller und Rudolf Lippuner;
Gerichtsschreiberin Sabrina Häberli

X, Rekurrent,

vertreten durch Dr. Remi Kaufmann, Rechtsanwalt, Marktgasse 20, 9000 St. Gallen,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Amtsleitung, Moosbruggstrasse 11,
9001 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend

Strassenverkehrssteuer (Steuerbefreiung)

Sachverhalt:

A.- X ist Halter des mit Erdgas und Benzin betriebenen Personenwagens Citroën C3 1.4l GNV. Dieser wurde am 28. Juni 2006 in Verkehr gesetzt. Das Fahrzeug stösst im Erdgasbetrieb 119 g CO₂ pro km aus und gehört der Energieeffizienzklasse B an.



St.Galler Gerichte

B.- Mit Rechnung vom 26. Januar 2009 erhob das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt bei X für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 Strassenverkehrssteuern für das Fahrzeug Citroën C3 1.4l GNV von Fr. 393.--. Die dagegen erhobene Einsprache vom 21. resp. 23. Februar 2009 wies das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt mit Entscheid vom 19. März 2009 ab.

C.- Gegen diesen Einsprache-Entscheid erhob X durch seinen Vertreter mit Eingabe vom 3. April 2009 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem Antrag, unter Kosten- und Entschädigungsfolge seien der Einsprache-Entscheid der Vorinstanz vom 19. März 2009 und die Veranlagungsverfügung bzw. Rechnung vom 26. Januar 2009 vollumfänglich aufzuheben. Auf die Erhebung eines Kostenvorschusses sei zu verzichten, weil vorliegend eine Rechtsfrage erstmals zu entscheiden sei. Die Verwaltungsrekurskommission verlangte mit Schreiben vom 9. April 2009 einen Kostenvorschuss und erklärte, über einen allfälligen Kostenverzicht werde das Gericht entscheiden.

Mit Vernehmlassung vom 3. Juni 2009 beantragte die Vorinstanz die kostenfällige Abweisung des Rekurses.

D.- Auf die Vorbringen der Verfahrensbeteiligten wird, soweit notwendig, in den Erwägungen eingegangen.

Erwägungen:

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurshebung ist gegeben. Der Rekurs vom 3. April 2009 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. h Ziff. 1, 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Im Rekurs ist umstritten, ob für den Personenwagen Citroën C3 1.4l GNV für das Jahr 2009 Strassenverkehrssteuern zu bezahlen sind oder ob er unter die Kategorie der steuerbefreiten Fahrzeuge fällt.



a) Der Kanton St. Gallen erhebt jährlich eine Steuer auf Motorfahrzeugen und Motorfahrzeuganhängern, die im Kanton ihren Standort haben und auf öffentlichen Strassen verkehren (Art. 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben, sGS 711.70, abgekürzt: SVAG). Steuerpflichtig ist der Fahrzeughalter (Art. 4 SVAG). Die Steuer wird nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs berechnet (Art. 10 SVAG). Der allgemeine Steuersatz ist in Art. 11 SVAG geregelt. Art. 12 ff. enthält den Steuersatz für besondere Fahrzeuge. So wird unter anderem die Steuer für emissionsarme Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge und gasbetriebene Fahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen (Art. 12^{bis}, 12^{ter} und 12^{quater} SVAG). Art. 11 bis 12^{quater} SVAG wurden mit dem VI. Nachtrag zum SVAG eingeführt. In Kraft ist dieser Nachtrag seit dem 1. Januar 2009.

Gemäss Art. 12^{bis} SVAG wird die einfache Steuer in den ersten vier Jahren für leichte Motorwagen erlassen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung im Kanton St. Gallen nach den bundesrechtlichen Vorschriften der besten ökologischen Kategorie angehören. Die beste ökologische Kategorie bestimmt sich nach der eidgenössischen Energieverordnung (SR 730.01, abgekürzt: EnV). Im Anhang 3.6 der EnV wird der Begriff der Energieeffizienzklasse definiert. Diese muss seit März 2003 auf jedem zum Verkauf angebotenen Neuwagen mittels einer angebrachten Energieetikette ersichtlich sein. Dabei gibt es Effizienzklassen von A (sehr effizient) bis G (ineffizient). Die Einteilung erfolgt über den Treibstoffverbrauch in l/100 km, den CO₂-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeug-Leergewicht. Weitere ökologische Faktoren werden durch die Energieetikette nicht berücksichtigt. Deshalb soll sie zur Umweltetikette weiterentwickelt werden, welche eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien (Klima, Luftschadstoffe, Lärm, Treibstoffherstellung) ermöglicht. Die Umweltetikette wird also die Energieetikette ablösen. Dies wird im Kanton St. Gallen ohne erneute Gesetzesänderung möglich sein. Zudem regelt die Regierung gemäss Art. 12^{bis} Abs. 3 SVAG die Umsetzung durch Verordnung. In der Verordnung über den Erlass der Motorfahrzeugsteuer für emissionsarme Motorfahrzeuge (sGS 711.73) wird festgehalten, dass die einfache Steuer für leichte Motorwagen der Energieeffizienzklasse A erlassen wird, welche nicht mehr als 130 g CO₂ je km ausstossen (Art. 1 und Art. 2 lit. a).



Art. 12^{quater} SVAG war in der Botschaft und dem Entwurf der Regierung vom 11. März 2008 zum VI. Nachtrag SVAG (nachfolgend: Botschaft und Entwurf) noch nicht enthalten. Es wurde der Standpunkt vertreten, gasbetriebene Fahrzeuge seien in Art. 12^{bis} SVAG mit umfasst und es bedürfe keines eigenen Artikels (Botschaft und Entwurf, S. 12). Auch die vorberatende Kommission lehnte an ihrer Sitzung vom 30. April 2008 den Grundsatz, Gasfahrzeuge speziell zu fördern und separat zu regeln, ab (Protokoll der vorberatenden Kommission, S. 16). Anlässlich der ersten Lesung des Kantonsrates über den VI. Nachtrag SVAG am 2. Juni 2008 stellte Kantonsratsmitglied Ernst Dobler den Antrag, einen Art. 12^{quater} für gasbetriebene Fahrzeuge einzuführen. Diesem Antrag stimmte der Kantonsrat zu. In der Referendumsvorlage vom 24. September 2008 sowie im heutigen SVAG ist deshalb Art. 12^{quater} enthalten, welcher besagt, dass die einfache Steuer in den ersten vier Jahren für gasbetriebene Fahrzeuge erlassen wird, sofern sie den von der Regierung gemäss Art. 12^{bis} Abs. 3 SVAG festgesetzten Emissionsgrenzwert um höchstens zehn Prozent überschreiten. Die Grenze liegt also bei einem CO₂-Wert von 143 g/km. Damit wird berücksichtigt, dass in der Schweiz der Treibstoff Gas immer 10% neutrales Biogas enthält.

b) Die Vorinstanz ist der Ansicht, das Kriterium der besten Energieeffizienzklasse bilde den Ursprung und die Grundlage der Steuerbefreiung emissionsarmer Fahrzeuge im Kanton St. Gallen. Ebenso wie Fahrzeuge mit konventionellem fossilem Treibstoff müssten deshalb auch Gasfahrzeuge - nebst der Einhaltung des (höheren) Emissionsgrenzwerts - zusätzlich der besten Energieeffizienzklasse angehören, um vom Steuererlass profitieren zu können. Dies sei im Sinn des Gesetzgebers, zumal bei einem Verzicht auf das primäre Kriterium der besten Energieeffizienzklasse die Grundlage der Steuerbefreiung (derzeit die Energieetikette) verwässert werde. Würde bei gasbetriebenen Fahrzeugen einzig auf den Emissionsgrenzwert abgestellt, bedeutete dies gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichem fossilem Treibstoff eine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots. Der ökologischeren Antriebsart von Gasfahrzeugen sei nämlich bereits durch den um 10% höheren Grenzwert Rechnung getragen worden. Im Weiteren falle ein bivalent betriebenes Fahrzeug ohnehin nicht unter Art. 12^{quater} SVAG, sondern unter Art. 12^{bis} SVAG. Art. 12^{quater} SVAG erfasse nur rein gasbetriebene Fahrzeuge. Nur bei diesen sei garantiert, dass sie tatsächlich mit der ökologischeren Antriebsart fahren würden.



Der Rekurrent stellt sich auf den Standpunkt, der Gesetzgeber habe den Steuererlass für gasbetriebene Fahrzeuge unabhängig von der Energieeffizienzklasse gewähren wollen. Der Wortlaut von Art. 12^{quater} sei klar. Die Systematik weise ebenfalls darauf hin, dass keine weiteren Voraussetzungen für den Steuererlass verlangt seien, als die in Art. 12^{quater} ausdrücklich genannten. Die Entstehungsgeschichte beweise dies ebenfalls. Der Zweck des VI. Nachtrags zum SVAG sei, emissionsarme Fahrzeuge steuerlich zu begünstigen, um deren Anschaffung zu fördern. Dabei habe der Kantonsrat gasbetriebene Fahrzeuge stärker begünstigen wollen, weil diese im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen anerkanntermassen weniger Schadstoffe ausstossen und deshalb eine ökologischere Antriebsart besitzen würden. Dies stelle keine rechtsungleiche Behandlung im Verhältnis zu den benzinbetriebenen Fahrzeugen dar. Auch wenn der unterschiedlichen Belastung mit CO₂ bereits mit der höheren Grenze von 143 g/km Rechnung getragen werde, würden doch alle anderen Umweltfaktoren nicht beachtet. Diese um 10% höhere Grenze rechtfertige sich, weil in der Schweiz sichergestellt sei, dass der Biogasanteil beim Gas-Treibstoff mindestens 10% betrage. Es sei deshalb verfassungsmässig, wenn zur Berücksichtigung der anderen ökologischen Faktoren auf die Voraussetzung der Energieeffizienzklasse A verzichtet werde. Auch bei den Dieselfahrzeugen habe man das zusätzliche Kriterium eines wirksamen Partikelfilters - also eines anderen Kriteriums der Umweltbilanz - vorgesehen. Die unterschiedliche Behandlung stütze sich damit auf einen sachlichen und vernünftigen Grund. Es gebe zur Zeit nur ein einziges gasbetriebenes Fahrzeug, welches mehr als 130 g, aber nicht mehr als 143 g CO₂ je km emittiere und der Energieeffizienzklasse A angehöre, nämlich den Mercedes B 170 NGT. Der Wille des Gesetzgebers, für gasbetriebene Fahrzeuge einen erleichterten Zugang zum Steuererlass einzuführen, würde bei Berücksichtigung beider Kriterien vereitelt. Im Weiteren habe die Vorinstanz in verschiedenen Fällen für gasbetriebene Fahrzeuge, welche nicht der Energieeffizienzklasse A angehörten, Steuererlasse gewährt. Die Vorinstanz führe dazu aus, in diesen Fällen handle es sich um monovalent betriebene Gasfahrzeuge, die im Zeitpunkt ihrer ersten Inverkehrsetzung zur Energieeffizienzklasse A gehört hätten. Den Steuererlass nicht zu gewähren, wenn das Fahrzeug bivalent betrieben sei, heble den gesetzgeberischen Willen aus. Zurzeit seien praktisch alle gasbetriebenen Fahrzeuge nicht nur mit Gastank, sondern auch mit einem Benzintank ausgerüstet. Benzin komme aber nur im Notfall zum Einsatz, wenn Gas nicht



verwendet werden könne. Auch könnten die Voraussetzungen für einen Steuererlass nicht an die tatsächliche Verwendung des Fahrzeugs, sondern müssten an den technischen Wert der CO₂-Emission anknüpfen, da ein Fahrzeug auch mehr CO₂ emittiere, wenn es konstant unökologisch gefahren werde. Von einer Einschränkung auf monovalente Fahrzeuge sei im Gesetzgebungsprozess nie die Rede gewesen.

Dazu führt die Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung aus, der Vergleich des Rekurrenten mit der getroffenen Regelung für Dieselfahrzeuge gehe fehl. Für Dieselfahrzeuge habe der Gesetzgeber zusätzliche Kriterien geschaffen. Der Rekurrent fordere aber, bei Gasfahrzeugen das Hauptkriterium der Energieeffizienzklasse abzuschaffen. Dabei handle es sich um die Grundlage der Steuerbefreiung.

c) Beim Fahrzeug des Rekurrenten handelt es sich um einen Citroën C3 1.4l GNV, der am 28. Juni 2006 in Verkehr gesetzt wurde, im Erdgasbetrieb 119 g CO₂ pro km ausstösst und der Energieeffizienzklasse B angehört. Das Modell hat einen Erdgastank von 56 Litern und einen Benzintank von 45 Litern.

aa) Gasfahrzeuge lassen sich hinsichtlich ihrer Kraftstoffversorgung in zwei Gruppen einteilen. Es gibt monovalente Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Gas fahren und, wenn überhaupt, höchstens einen Nottank mit nicht mehr als 15 Litern Benzin mitführen. Bivalente Fahrzeuge verfügen neben dem Erdgastank weiterhin über den ursprünglichen Benzintank und können somit beide Kraftstoffarten nutzen. Dabei kann per Knopfdruck auch während der Fahrt von Gas- auf Benzinbetrieb gewechselt werden. Normalerweise vollzieht sich bei den heutigen Fahrzeugen der Wechsel allerdings vollständig automatisch. Damit ist auch bei einem leeren Gastank eine Weiterfahrt ohne Unterbrechung möglich. Der bivalente Antrieb garantiert somit eine deutlich grössere Reichweite. Dies hat in der gegenwärtigen Aufbauphase des Gastankstellennetzes praktischen Wert (vgl. www.erdgasfahren.ch neues Fenster -> Fahren -> Technik/MFK). In den Materialien zum Gesetzgebungsverfahren findet sich kein Hinweis darauf, ob Art. 12^{quater} nur monovalente oder auch bivalente Fahrzeuge umfasst. Dies wurde im Gesetzgebungsverfahren nicht thematisiert. In einer Publikation stellt sich der Touring Club Schweiz (abgekürzt: TCS) auf den Standpunkt, in der Schweiz würden von den Marken Citroën, Fiat, Ford, Opel, Peugeot, VW und Volvo mehr als 30 Modelle mit Erdgasantrieb angeboten. Alle Fahrzeuge seien bivalent



ausgelegt, d.h. sie funktionierten wahlweise auch mit Benzin. Zum Teil würden Erdgasfahrzeuge jedoch als monovalent bezeichnet, wenn der Benzintank nur der Notreserve diene und nicht grösser als 15 Liter sei. Technisch gesehen sei dies falsch. Korrekt wäre die Bezeichnung "Quasi-monovalent". Da das Erdgas-Tankstellennetz an vielen Orten noch Lücken aufweise und kritische Kaltstartphasen im Winter am einfachsten im bewährten Benzinbetrieb erfolgten, zögerten die Autohersteller, Fahrzeuge anzubieten, die effektiv monovalent seien und ausschliesslich mit Gas fahren würden (vgl. TCS-knowboard Nr. 51_2, Juni 2009, S. 13 und 15). Dies bestätigt sich, wenn man die heute auf dem Markt erhältlichen Gasfahrzeuge analysiert. Von den über 30 Fahrzeugmodellen werden nur ein paar wenige (ca. sechs) Modelle als monovalent oder quasi-monovalent bezeichnet, wobei auch diese Modelle über einen Benzintank verfügen (vgl. Übersicht Erdgasfahrzeuge - Personenwagen, auf www.erdgas.ch [neues Fenster](#)). Von den als monovalent bezeichneten Fahrzeugen sind zudem lediglich zwei Modelle der Energieeffizienzklasse A zugeordnet. Würde man der Meinung der Vorinstanz vollständig folgen, wäre Art. 12^{quater} SVAG somit lediglich für zwei Fahrzeugmodelle erlassen worden.

Hinzu kommt, dass die heute auf dem Markt erhältlichen gasbetriebenen Fahrzeuge jeweils je einen CO₂-Emissionswert und eine Energieeffizienzklasseinteilung für den Betrieb im Benzin- und im Erdgasmodus haben. Wären die Werte, welche im Benzinmodus erreicht werden, ausschlaggebend, würde kein einziges Gasfahrzeug von einem Steuererlass profitieren. Es muss somit auf die technischen Werte im Gasmodus abgestellt werden. Solche liegen unabhängig von der Grösse des zusätzlich zum Gastank vorliegenden Benzintanks vor. Im Gesetz ist denn auch keine Unterscheidung aufgrund der Grösse dieses zusätzlichen Benzintanks vorgesehen. Es kann deshalb nicht entscheidend sein, ob das gasbetriebene Fahrzeug als bivalent oder monovalent bezeichnet wird, sondern nur, ob es sich um ein Fahrzeug mit Gas als Treibstoff handelt.

Das Fahrzeug des Rekurrenten ist ein bivalentes gasbetriebenes Fahrzeug. Mangels gesetzgeberischer Differenzierung zwischen verschiedenen Arten gasbetriebener Fahrzeuge fällt es somit unter Art. 12^{quater} SVAG.



bb) Weiter ist umstritten, ob für die Anwendung von Art. 12^{quater} SVAG für gasbetriebene Fahrzeuge nur die CO₂-Emissionen oder auch die Energieeffizienzklasse entscheidend ist.

Ist ein Gesetzesartikel nicht klar und ausdrücklich, so hat das Gericht nach Art. 1 ZGB dessen verborgenen Inhalt zu ermitteln. Hierbei ist vom Wortlaut auszugehen. Von diesem darf nur dann abgewichen werden, wenn triftige Gründe dafür vorliegen, dass der Text nicht den wahren Sinn der Bestimmung wiedergibt. Es folgt die Auslegung der Gesetzesbestimmung um deren Sinn zu finden. Dafür stehen verschiedene Auslegungselemente zur Verfügung, das grammatische Element stellt auf die sprachlichen Erwägungen ab, das systematische auf den Zusammenhang im Gesetz, das teleologische auf den Zweck und das historische auf die sogenannten Materialien (vgl. Tuor/Schnyder/Schmid/Rumo-Jungo, Das schweizerische Zivilgesetzbuch, 13. Auflage 2009, §5 N 8f. und 12 mit Hinweisen).

Das grammatische oder sprachlich-logische Element befasst sich mit dem Wortsinn und der Logik der in einer Bestimmung enthaltenen Aussagen. Ihm kommt wesentliche Bedeutung für die Auslegung zu, da es Ausgangspunkt jeder Befassung mit einer Norm ist (vgl. E. Höhn, Praktische Methodik der Gesetzesauslegung, 1993, S. 207). In Art. 12^{quater} SVAG wird als Voraussetzung für einen Steuererlass nur der Emissionsgrenzwert, nicht aber die Zuordnung zu einer bestimmten ökologischen Kategorie erwähnt. Der Wortlaut von Art. 12^{quater} SVAG deutet somit darauf hin, dass für den Steuererlass bei gasbetriebenen Fahrzeugen die Energieeffizienzklasse unbeachtlich und lediglich der CO₂-Ausstoss entscheidend ist.

Das sprachlich logische Element vermag aber nur Hypothesen über den wirklichen Sinn einer Norm zu liefern. Dieser ist unter Beizug aller andern Auslegungselemente zu ermitteln (vgl. Höhn, a.a.O., S. 200). Das systematische Element befasst sich mit dem Aufbau des Gesetzes und der Stellung des Artikels im Gesetz. Auch andere Normen desselben Erlasses können Hinweise auf den Sinn der auszulegenden Norm liefern (vgl. Höhn, a.a.O., S. 209). Die Überschrift zu Art. 11-15 SVAG lautet "Steuersatz". Nach den Untertiteln wird in Art. 11 SVAG der Steuersatz "im Allgemeinen" und in Art. 12 bis 12^{quater} SVAG derjenige für "besondere Fahrzeuge" geregelt. Unter diesen "besonderen Fahrzeugen" sind mit eigenen Randtiteln die "emissionsarmen



St.Galler Gerichte

Fahrzeuge" (b^{bis}, Art. 12^{bis}), die "Elektrofahrzeuge" (b^{ter}, Art. 12^{ter}) und die "gasbetriebenen Fahrzeuge" (b^{quater}, Art. 12^{quater}) aufgeführt. Diese drei Bestimmungen befinden sich auf derselben Unterebene. Es deutet nichts darauf hin, dass Art. 12^{bis} den Art. 12^{ter} und 12^{quater} übergeordnet ist, da ansonsten die Art. 12^{ter} und 12^{quater} keine eigenen Randtitel hätten. Insbesondere liesse sich auch eine ungleiche Einstufung von Art. 12^{ter} und 12^{quater} nicht rechtfertigen. Würde man eine Unterordnung der beiden Artikel unter Art. 12^{bis} annehmen, wäre also die Zuordnung zur besten Energieeffizienzklasse auch für Elektrofahrzeuge Voraussetzung für einen Steuererlass. Dies ist nicht möglich, da Elektrofahrzeuge nicht mit Energieetiketten erfasst werden. Sie stossen weder Schadstoffe noch Klimagas aus. Der Anhang 3.6 zur EnG gilt nur für Personenwagen, die vollständig mit fossilen Treibstoffen betrieben werden können (Art. 1 EnG). Hätte man also gewollt, dass die Einteilung zur besten Energieeffizienzklasse auch für Gasfahrzeuge Voraussetzung für einen Steuererlass ist, hätte man sie unter Art. 12^{bis} SVAG oder zumindest unter demselben Randtitel geregelt. Die bestehende Gesetzssystematik weist aber darauf hin, dass Gasfahrzeuge unabhängig von der Zuteilung zu Energieetiketten zu beurteilen sind.

Beim historischen Element wird die Entstehungsgeschichte der Norm anhand der Gesetzgebungsmaterialien untersucht. Diesem Element kommt umso höhere Bedeutung zu, je jünger ein Gesetzesartikel ist. Sind die Materialien völlig klar, ist der Normsinn, der sich daraus ergibt, für die Auslegung massgebend, es sei denn, dieser Normsinn wäre mit dem Wortlaut unverträglich oder erscheine als praktisch völlig unannehmbar (vgl. Höhn, a.a.O., S. 213). Der Gesetzgebungsprozess zum VI. Nachtrag zum SVAG fand im Jahr 2008 statt. Der Nachtrag wurde am 24. September 2008 erlassen (Amtsblatt des Kantons St. Gallen [abgekürzt: ABI] vom 6. Oktober 2008, S. 3152) und trat am 1. Januar 2009 in Kraft (ABI vom 1. Dezember 2008, S. 3722). Dem erst kürzlich erfolgten Gesetzgebungsprozess und den daraus resultierenden Materialien kommt damit hohes Gewicht zu. In Botschaft und Entwurf der Regierung wird der Standpunkt vertreten, gasbetriebene Fahrzeuge seien in Art. 12^{bis} SVAG mit umfasst und bedürften keines eigenen Artikels. Als Bemessungsgrundlage für die steuerliche Begünstigung diene primär die Energieetikette (Botschaft und Entwurf, S. 2, 7, 8). Von der Forderung, Gasfahrzeuge Elektrofahrzeugen gleichzustellen, wurde abgesehen. Gasfahrzeuge besäßen im Vergleich mit Benzin und Diesel betriebenen



Fahrzeugen eine ökologischere Antriebsart. Diesem Umstand werde bei der Energieetikette Rechnung getragen (Botschaft und Entwurf, S. 12).

An der Sitzung der vorberatenden Kommission vom 30. April 2008 äusserte die zuständige Regierungsrätin die Meinung, die Nennung von Gasfahrzeugen im Gesetz sei problematisch. Auch diese würden CO₂ emittieren. Ausserdem kämen bei weitem nicht alle Fahrzeugtypen mit dieser Antriebsart in die Energieklasse A. Wenn ein Gasfahrzeug der Energieklasse B bevorzugt werde, ein Benzinmotor der Energieklasse B aber nicht, dann entstehe eine rechtsungleiche Behandlung. Ein Mitglied stellte sich gegen eine spezielle Förderung der Gasfahrzeuge, da dadurch auch Fahrzeuge gefördert würden, die in der Energieeffizienzategorie B seien. Dadurch werde die Bemessungsgrundlage verwässert (Protokoll der vorberatenden Kommission, S. 8 oben und 16 unten). Diesen Äusserungen lässt sich entnehmen, dass die Meinung herrschte, wenn Gasfahrzeuge explizit im Gesetz genannt würden, seien auch solche tieferer Energieklassen gemeint. Ein anderes Mitglied stellte den Antrag, zur Privilegierung der Gasfahrzeuge nur auf den Emissionsgrenzwert abzustellen (Protokoll der vorberatenden Kommission, S. 15 und 16). Die vorberatende Kommission lehnte aber den Grundsatz, Gasfahrzeuge speziell zu fördern und separat zu regeln ab (Protokoll der vorberatenden Kommission, S. 16).

Anlässlich der ersten Lesung im Kantonsrat stellte Ernst Dobler den Antrag, einen Art. 12^{quater} für gasbetriebene Fahrzeuge einzufügen. Dieser war im Wesentlichen gleich formuliert wie der heute im Gesetz enthaltene. Die Formulierung des Artikels wurde im Vorfeld mit dem Generalsekretär des Sicherheits- und Justizdepartements, H.R. Arta, besprochen. Im diesbezüglichen Mailverkehr schreibt H.R. Arta, seines Erachtens müsste ein ergänzender Art. 12^{quater} völlig eigenständig formuliert werden und ausschliesslich auf die Emissionsgrenzwerte abstellen (vgl. act. 7/2, Beilage 3). Anlässlich der ersten Lesung des Kantonsrates am 2. Juni 2008 wurden die Meinungen geäussert, die CO₂-Vorteile von Erdgasfahrzeugen würden bei der Einteilung in die Effizienzkatoren der Energieetikette nicht berücksichtigt, da diese auf Energieverbrauch basiere (Marianne Steiner, 17.48 Uhr), die Energieetikette sei nicht das Gelbe vom Ei (Heinz Wittenwiler, 17.50 Uhr), nicht das Optimum (Hans Frei, 17.52 Uhr), nicht der Weisheit letzter Schluss (Karin Keller-Sutter, 17.57 Uhr). Ernst Dobler führte aus, die Energieetikette taue etwas für die Beurteilung der Fahrzeuge mit



gleichen Technologien, jedoch nicht für die Beurteilung von Gasfahrzeugen (18.15 Uhr). Karin Keller-Sutter wies erneut darauf hin, dass bei Zustimmung zum Antrag Dobler eine rechtsungleiche Behandlung riskiert werde, da dann Gasfahrzeuge unabhängig von der Energieetikette beurteilt würden (18.20 Uhr). In der Abstimmung um 18.26 Uhr wurde dem Antrag Dobler zugestimmt und Art. 12^{quater} in das SVAG aufgenommen. Aufgrund der oben aufgeführten Meinungsäusserungen von Ernst Dobler kann davon ausgegangen werden, dass er Gasfahrzeuge unabhängig von Energieeffizienzkategorien und allein abstellend auf Emissionsgrenzwerte fördern wollte. Sämtliche in den Materialien enthaltenen Äusserungen anderer Personen zeigen dies ebenfalls. Der Gesetzgeber hat sich zudem für die von Ernst Dobler vorgeschlagene Lösung entschieden und wollte damit, dass bei Gasfahrzeugen nur der CO₂-Ausstoss, nicht aber die Einteilung in eine Energieeffizienzklasse für einen Steuererlass massgebend ist.

Schliesslich werden dem teleologischen Element alle Auslegungskriterien zugerechnet, die sich am Zweck der rechtlichen Anordnung orientieren. Es ist zu ermitteln, welches der Grundgedanke der Norm sowie des gesamten Gesetzesabschnitts ist. Dabei ist entscheidend, welches Verhalten der Staat mit der in der Norm getroffenen Anordnung erreichen will. Das Bundesgericht misst dem Zweckgedanken bei der Auslegung im Allgemeinen ein grosses Gewicht bei (vgl. Höhn, a.a.O., S. 220 mit Hinweisen). Gemäss Botschaft und Entwurf sollten mit der Vorlage emissionsarme Fahrzeuge gefördert und ein Beitrag gegen den Klimawandel geleistet werden. Indem emissionsarme Fahrzeuge steuerlich begünstigt würden, werde ein Anreiz geschaffen, vermehrt solche Fahrzeuge anzuschaffen. Begünstigt werden sollten jene Fahrzeughalter, die umweltfreundliche Technologien einsetzen und verpflichtende Emissionsnormen unterschreiten (Botschaft und Entwurf, S. 1f.). Die Regierung schrieb bereits in ihrer Botschaft, Gasfahrzeuge besäßen im Vergleich mit Benzin und Diesel betriebenen Fahrzeugen eine ökologischere Antriebsart (Botschaft und Entwurf, S. 12). Der Grundgedanke der gesetzlichen Regelung ist also der Umweltschutz. Da es sich bei gasbetriebenen um besonders umweltfreundliche Fahrzeuge handelt, spricht auch die teleologische Auslegung nicht gegen einen vereinfachten Zugang von Gasfahrzeugen zum Steuererlass.



Im Weiteren ist das präjudizielle Element, also die Auswirkungen des Entscheides in der Zukunft, zu beachten. Es ist geplant, die Energieetikette ab 2010 durch die Umweltetikette zu ersetzen. Diese bietet eine umfassendere Bemessungsgrundlage, da sie eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und lufthygienischen Kriterien erlaubt (Botschaft und Entwurf, S. 2). Bei der Umweltetikette werden weitere Kriterien, wie Lärm und Treibstoffherstellung miteinbezogen, wodurch Gasfahrzeuge besser gestellt werden (vgl. Protokoll der vorberatenden Kommission, S. 5). Der Steuererlass bei Gasfahrzeugen würde somit selbst bei Beachtung der Energieeffizienzklasse in Zukunft erleichtert. Das präjudizielle Element spricht somit ebenfalls nicht gegen die oben erfolgte Auslegung des Art. 12^{quater} SVAG.

Die Verfassung dient auch als Auslegungselement. Vorliegend ist die in der Verfassung verankerte Rechtsgleichheit zu thematisieren. Dabei ist entscheidend, inwieweit eine Gleichbehandlung oder Ungleichbehandlung sachlich gerechtfertigt ist. In den Materialien wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die Energieetikette die ökologischen Kriterien nicht umfassend abdeckt, weshalb geplant ist, sie im Jahr 2010 durch die Umweltetikette zu ersetzen. Die Nachteile der Energieetikette betreffen insbesondere Gasfahrzeuge. Die Antriebsart der Gasfahrzeuge ist ökologischer und beinhaltet eine andere Technologie als jene der Benzin- und Dieselfahrzeuge. Die Energieetikette trägt diesem Umstand nur unzureichend Rechnung. Somit kann nicht auf sie als Vergleichsinstrument zwischen zwei verschiedenen Arten von Fahrzeugen abgestellt werden. Eine unterschiedliche Behandlung in Bezug auf die Beachtung der Energieetikette ist diesbezüglich gerechtfertigt.

Die vom Gesetzgeber getroffene Lösung gibt aber in Bezug auf einen anderen Punkt hinsichtlich des Rechtsgleichheitsgebots zu Fragen Anlass. Problematisch erscheint, dass die meisten Gasfahrzeuge nicht nur über einen Notfallbenzintank von bis zu 15 Litern, sondern über einen Benzintank in der Grösse verfügen, wie er bei reinen Benzinfahrzeugen üblich ist. Der vorliegend zu beurteilende Citroën C3 1.4i GNV hat neben dem Gastank von 56 Litern einen Benzintank von 45 Litern. Die Reichweite mit Benzin übertrifft sogar diejenige mit Gas. Der Gesetzgeber hat aber wie bereits ausgeführt keine Differenzierung zwischen verschiedenen Arten von Gasfahrzeugen vorgesehen. Ausschlaggebend sind die idealen technischen Emissionswerte im Gasbetrieb. Es erscheint unwahrscheinlich, dass ein Gasfahrzeug gekauft wird, um es



dann hauptsächlich im Benzinbetrieb zu fahren, zumal zum einen Gasfahrzeuge im Vergleich mit Benzinfahrzeugen teurer sind und zum andern der Treibstoff Gas im Vergleich zum Treibstoff Benzin um ca. 30% günstiger ist. Der Grundsatz der Rechtsgleichheit wird deshalb auch dann nicht verletzt, wenn Gasfahrzeuge mit einem Benzintank von mehr als 15 Litern unter Art. 12^{quater} SVAG fallen. Die dargelegte Auslegung von Art. 12^{quater} SVAG ist im Ergebnis nicht verfassungswidrig.

Insgesamt führen alle Auslegungselemente zum Ergebnis, dass für einen Steuererlass für gasbetriebene Fahrzeuge gemäss Art. 12^{quater} SVAG nur der Wert der CO₂-Emission massgebend ist. Die Energieeffizienzklasse hat bei gasbetriebenen Fahrzeugen keine Bedeutung.

cc) Die Steuer wird folglich für (bivalent und monovalent) gasbetriebene Fahrzeuge im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Jahren erlassen, wenn diese einen CO₂-Ausstoss von nicht mehr als 143 g/km aufweisen. Für das Fahrzeug des Rekurrenten ist somit ein Steuererlass für das Jahr 2009 zu gewähren. Bei dieser Ausgangslage ist auf die vom Rekurrenten geltend gemachten Fälle anderer Fahrzeughalter nicht mehr einzugehen. Ebenso erübrigen sich die gestellten Beweisanträge.

d) Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurs gutzuheissen ist. Dementsprechend sind der angefochtene Einsprache-Entscheid der Vorinstanz vom 19. März 2009 sowie die ihm zugrunde liegende Rechnung vom 26. Januar 2009 aufzuheben.

3.- a) Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten vom Staat zu tragen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidegebühr von Fr. 700.-- ist angemessen (vgl. Art. 13 Ziff. 522 des Gerichtskostentarifs, sGS 941.12). Die Finanzverwaltung ist anzuweisen, dem Rekurrenten den geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 500.-- zurückzuerstatten. Der Antrag des Rekurrenten auf Kostenverzicht ist damit hinfällig.

b) Der Rekurrent hat ein Entschädigungsbegehren gestellt. Nach Art. 98 Abs. 2 VRP werden im Rekursverfahren ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie aufgrund der Sach- oder Rechtslage als notwendig und angemessen erscheinen. Es handelt sich um eine Rechtsfrage, welche erstmals seit Inkrafttreten des VI. Nachtrags zum SVAG



entschieden werden musste. Zudem hat der Rechtsvertreter entscheidende Beweismittel eingereicht. Die Rechtsvertretung kann daher als notwendig anerkannt werden. Der Rechtsvertreter hat keine Kostennote eingereicht. Ein Pauschalhonorar von Fr. 900.-- ist angesichts des ersichtlichen Aufwandes in drei parallel laufenden Verfahren angemessen (Art. 6, 19, 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten; sGS 963.75, abgekürzt: HonO). Hinzu kommen Barauslagen von pauschal 4 % (Fr. 36.--) sowie 7,6 % Mehrwertsteuer (Fr. 71.15), insgesamt also Fr. 1'007.15 (Art. 28^{bis} und Art. 29 HonO). Entschädigungspflichtig ist die Vorinstanz, die für den Staat handelte (Art. 98^{bis} VRP).

Entscheid:

1. Der Rekurs wird gutgeheissen und der angefochtene Einsprache-
Entscheid der Vorinstanz vom 19. März 2009 sowie die ihm zugrunde
liegende Rechnung vom 26. Januar 2009 werden aufgehoben.
2. Der Staat trägt die amtlichen Kosten von Fr. 700.--.
3. Die Finanzverwaltung wird angewiesen, dem Rekurrenten den Kostenvorschuss
von Fr. 500.-- zurückzuerstatten.
4. Der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) hat den Rekurrenten mit
Fr. 1'007.15 (davon Fr. 71.15 Mehrwertsteuer) ausseramtlich zu entschädigen.