



Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Institute for Environmental Decisions (IED)
Natural and Social Science Interface (NSSI)

EMDM1661

Kanton Solothurn, Departement des Innern

Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-Malus-Systems

Gutachten

Zürich, 12. September 2008

PdH

Dieses Gutachten darf seitens des Kantons Solothurn jederzeit öffentlich gemacht werden.

© 2008 ETH Zurich, IED-NSSI, 8092 Zurich, Switzerland. All rights reserved.

For further information please contact:

ETH Zurich, Dept. of Environmental Sciences
Institute for Environmental Decisions (IED)
Natural and Social Science Interface (NSSI)
Universitaetstrasse 22, CHN J73.2
8092 Zurich
Switzerland

Tel. +41-44-632 58 92 (secretariat)
Fax. +41-44-632 29 10
www.nssi.ethz.ch/res/emdm/

Author contact:

Peter de Haan dehaan@env.ethz.ch www.nssi.ethz.ch/people/staff/pdehaan +41-44-632 49 78

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	4
1.1.	Ausgangslage: CO ₂ des motorisierten Individualverkehrs	4
1.2.	Rolle von Bund und Kantonen	4
1.3.	Fördermodell der asa	5
1.4.	Aktuelle Energie-Etikette und künftige Umwelt-Etikette	5
2.	Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Kt. Solothurn	7
2.1.	Eckpfeiler der geplanten Reform der Motorfahrzeugsteuer	7
2.2.	Definition der Ausgestaltungsvarianten	7
3.	Generelle Stellungnahme	10
3.1.	Kompatibilität mit dem Fördermodell der asa	10
3.2.	Lenkungswirkung	10
3.3.	Massnahmen des Bundes vs. kantonalen Massnahmen	11
4.	Stellungnahme zur möglichen Lenkungswirkung der Ausgestaltungsvarianten	12
	Literatur	14

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage: CO₂ des motorisierten Individualverkehrs

In allen industrialisierten Ländern, und noch stärker in den aufstrebenden Entwicklungsländern wie China und Indien, nehmen die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs weiterhin zu statt ab. In der Schweiz wird der technologische Fortschritt von jährlich ca. 1.2% überkompensiert durch jährlich um 2.7% steigende Autokilometer. Das CO₂-Gesetz wollte die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen bis 2010 gegenüber 1990 um –8% reduzieren. Per Mitte 2008 war stattdessen ein Anstieg um +11.4% zu beobachten.

Der motorisierte Individualverkehr ist eine der grössten Emittenten von CO₂ (ca. 24.1%), und der einzige grosse Emittent, dessen Emissionen weiter steigen, statt abzunehmen.

In der Schweiz, wie auch in der gesamten EU, sollen deshalb, zusätzlich zu den Vereinbarungen mit Herstellern bzw. Importeuren und zu Konsumenteninformation mittels Energieetiketten für Neuwagen, fiskalische Anreizsysteme eingeführt werden. Ziel solcher Anreizsysteme ist die Beeinflussung des Konsumentenverhaltens beim Neuwagenkauf in Richtung von sparsameren Autos. Für weitere Ausführungen zum Konsumentenverhalten beim Neuwagenkauf, die Wirkungsweisen von Anreizsystemen und die möglichen Umwelt- und Markteffekten solcher Anreizsysteme sei verwiesen auf de Haan et al. (2007a).

1.2. Rolle von Bund und Kantonen

Bei den Anreizsystemen stehen in der Schweiz momentan die aufkommensneutrale Steuerökologisierung im Vordergrund. Dies sind direkte Lenkungsabgaben (d.h. einzelne Autos werden teurer, andere günstiger, im Durchschnitt bleibt das ökonomische Gut Auto gleich teuer), im Gegensatz zu indirekten Lenkungsabgaben (wo die Erträge z.B. über Krankenkassenprämien an die Bevölkerung rückvergütet werden).

Für die Ökologisierung einer Steuer braucht es zunächst eine schon vorhandene Steuer. Der Bund erhebt beim Import die (einmalige) Automobilsteuer, welche 4% des Importwerts beträgt, was im Durchschnitt ca. 3% des Listenpreises entspricht. Die Kantone erheben die jährliche Motorfahrzeugsteuer. Nicht nur die Steuerhöhe, sondern auch die Bemessungsgrundlage dazu ist in nahezu allen Kantonen jeweils unterschiedlich. Im Weiteren gibt es die Treibstoffsteuern, für welche der Bund zuständig ist und welche hier nicht zur Debatte stehen. Weitere Belastungen gibt es in der Schweiz nicht, ausser der Autobahnvignette.

Im Vergleich zum europäischen Ausland ist dabei die steuerliche Belastung des motorisierten Individualverkehrs sowie der Neuwagenkäufe in der Schweiz sehr niedrig. Entsprechend sind auch die möglichen finanzielle Entlastungen umweltschonender Autos limitiert. Und solange die Haushaltneutralität ein zwingendes Erfordernis einer Steuerökologisierung ist, sind damit automatisch auch die möglichen Zusatzbelastungen von Fahrzeugen mit erhöhter Umweltbelastung beschränkt.

Ziel der Steuerökologisierung ist die Beeinflussung des Konsumentenverhaltens. Dazu muss der Konsument die betreffende Steuer überhaupt wahrnehmen. Dies ist bei der Automobilsteuer kaum der Fall, weshalb auf Bundesebene nicht die Ökologisierung derselben angestrebt wird, sondern die Ausschüttung von (Aufmerksamkeit erregende) Bonusprämien, welche über eine generelle Erhöhung der Automobilsteuer finanziert würden. Die kantonale Motorfahrzeugsteuer ist den meisten Autobesitzer zwar sicherlich bekannt, aber in aller Regel nicht deren genaue Höhe, und auch nicht die Bemessungsgrundlage. Damit fehlen den Konsumenten das Wissen und das Bewusstsein, mit welchem Handeln die Steuerbelastung überhaupt reduziert werden könnte. In der Regel werden die Konsumenten wohl annehmen, dass „kleinere“ Autos weniger Steuern bezahlen, aber nicht wissen, ob „klein“ sich auf Gewicht, Leistung, Hubraum, oder eine Kombination dieser Faktoren bezieht.

1.3. Fördermodell der asa

Dass nicht nur die Steuerhöhe, sondern auch die Bemessungsgrundlagen der kantonalen Motorfahrzeugsteuern sich teilweise stark unterscheiden, gibt schon seit Dezennien zu Harmonisierungsanläufen Anlass. Erkannt wurde, dass solche Unterschiede für den Fall der Ökologisierung von Motorfahrzeugsteuern noch befremdlicher wirken müssen auf die Steuersubjekte, weil die Umwelt vor Kantonsgrenzen nicht Halt macht. Ausserdem bietet die seit den 2000er Jahren gereifte Erkenntnis, dass neben den technologieorientierten (und meist von wenig Erfolg beschiedenen) Bestrebungen zur Förderung von Elektro-, Gas- und/oder Hybridantrieben neu vorrangig die technologie neutrale Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen anzustreben ist. Dies bietet eine neue Chance zur kantonalen Harmonisierung, wenn auch nur bei den Förderkriterien (Rabattberechtigung), nicht für die Bemessungsgrundlage der zugrundeliegenden Steuer. Deshalb haben (hauptsächlich deutschschweizerische) Kantone, initiiert durch die zentralschweizerische Umweltdirektorenkonferenz, zusammen mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) ein gemeinsam entwickeltes Modell als Mustermode ll erarbeitet. Es handelt sich um ein Rabattmodell, das unabhängig von der geltenden Bemessungsgrundlage ist und insbesondere keine Änderung ebendieser Bemessungsgrundlagen erfordert. Bei der Entwicklung haben Vertreter der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen und der Strassenverkehrsämter, des Bundes und Experten (inkl. ETHZ) mitgewirkt.

Eckpunkte des „asa-Modells“ sind (für Details siehe asa 2007):

- > Gefördert werden nur neue Erstimmatrikulationen, an den Steuern für bereits immatrikulierter Autos ändert sich nichts;
- > Grundlage ist die Energieetikette für Neuwagen des Bundes (welche im 2010 durch eine Umweltetikette ersetzt werden soll);
- > Die Förderung ist auf ca. 3 Jahren nach Erstinverkehrsetzung zu begrenzen, weil der Zeithorizont der Neuwagenkäufern bei finanziellen Anreizen etwa drei Jahre beträgt (de Haan et al. 2007a);
- > Der Förderbetrag sollten insgesamt ca. CHF 1000 erreichen, um die nötige Aufmerksamkeit für die üblicherweise verdrängte jährliche kantonale Motorfahrzeugsteuer sicherzustellen (de Haan et al. 2007a);
- > Massgebend ist ausschliesslich die Energieeffizienz-kategorie-Einstufung im Zeitpunkt der Erstimmatrikulation, was administrativ erheblich einfacher ist als die Verfolgung der Energieeffizienz-kategorie-Einstufung bereits immatrikulierter Fahrzeuge über die Jahre hinweg.
- > Die Finanzierung der Steuerrabatte kann erfolgen entweder über die generelle Anhebung der Steuer für alle übrigen Autos (aufkommensneutrales Bonusmodell), oder über die stärkere Belastung besonders umweltbelastender Fahrzeuge der Effizienz-kategorien G, F und ggf. E (aufkommensneutrales Bonus-Malus-Modell).

Im November 2007 hat sich die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) dafür ausgesprochen, dass (i) die Kantone die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien erheben, (ii) für diese Erhebung die Energieetikette (bzw. zu einem späteren Zeitpunkt die Umweltetikette) beziehen, (iii) sich am asa-Modell orientieren.

1.4. Aktuelle Energie-Etikette und künftige Umwelt-Etikette

Die aktuelle Energie-Etikette betrachtet den Energieverbrauch in Treibstoffmasse-Einheiten (Kilogramm Treibstoff pro Autokilometer). Dieser wird teilweise noch in Relation zum Leergewicht des Autos gesetzt. Konkret wird zu 60% der Energieverbrauch absolut betrachtet, und zu 40% relativ zum Leergewicht. Seit der Revision der zugrundeliegenden Berechnungsformel auf den 1. Juli 2006 sind keine Sport-Utility-Vehicles (SUV) mehr in der Kategorie A.

Im Rahmen des Projekts „Umwelt-Etikette“ möchte das UVEK, unter Federführung der Bundesämter BAFU, BFE sowie des ASTRA, auf 2010 die Energie-Etikette entweder ersetzen durch, oder ergänzen zu, einer Umwelt-Etikette, welche zusätzlich die lokale Umweltbelastung berücksichtigen soll. Die genaue

Ausgestaltung der Umwelt-Etikette wird im Verlauf 2009 vorliegen; die Inkraftsetzung ist auf Anfang 2010 geplant.

Im Folgenden ist die Rede von Effizienz-Kategorien. Damit gemeint sind sowohl die heutigen Energieeffizienz-Kategorien als auch die möglichen künftigen Umwelteffizienz-Kategorien, je von A (höchste Effizienz) bis G (schlechteste Effizienz). Die Unterschiede werden nicht gross sein, weil auch in einer jeden möglichen Umwelt-Etikette die Klimagase eine wesentliche Rolle spielen werden.

2. Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Kt. Solothurn

2.1. Eckpfeiler der geplanten Reform der Motorfahrzeugsteuer

Zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer plant der Kanton Solothurn die Änderung der Bemessungsgrundlage sowie evtl. (je nach Ausgestaltungsvariante, sh. unten) die Einführung eines Bonus-Malus-Systems, mit folgenden Eckpfeilern:

- > Anstelle der heutigen Steuerbasis Hubraum würde die Steuerbasis (für die variable Komponente) neu die vom Bund definierte Energie-Etikette sein. Die Energie-Etikette umfasst sieben so genannte Effizienzkategorien von A (sehr effizient) bis G (sehr ineffizient, d.h. sehr hoher Treibstoffverbrauch) analog der Energie-Etiketten für Haushaltgeräte. Sie wird alle 2 Jahre dem technischen Fortschritt angepasst (dies im Gegensatz zu den Energie-Etiketten für Haushaltgeräte), so dass im langjährigen Durchschnitt immer etwa gleich viele Automodellvarianten in der Kategorie A usw. fallen werden (Ökologisierung durch Umstellung auf eine Steuerbasis, welche näher beim eigentlich Umweltziel ist).
- > Zusätzlich zur Umstellung der Steuerbasis sollen verbrauchsarme Fahrzeuge im Vergleich zu heute steuerlich entlastet, Autos mit hohem Verbrauch zusätzlich belastet werden (Ökologisierung durch Verschärfung der Steuerprogression).
- > Die Umstellung der Steuerbasis und die Ökologisierung sollen aufkommensneutral sein.
- > Je nach Ausgestaltungsvariante ist eine Zweigliederung der Motorfahrzeugsteuer in eine Grundsteuer (für alle Personenwagen gleich) und in eine variable energieeffizienz-abhängige Komponente vorgesehen; letztere kann für besonders umweltschonende und/oder energieeffiziente Modellvarianten auch Null sein.
- > Da das Steueraufkommen von einer Steuerbasis (Energieetikette) abhängig gemacht wird, welche ausserkantonale, durch den Bund, festgelegt und periodisch angepasst wird, sollte zur Sicherstellung eines bestimmten Minimalertrags der Motorfahrzeugsteuer der Regierungsrat (evtl. der Kantonsrat) die Kompetenz zu einer gewissen kurzfristigen Anpassung der Motorfahrzeugsteuer erhalten.

2.2. Definition der Ausgestaltungsvarianten

Für die Ausgestaltung der variablen Komponente stehen drei Ansätze zur Diskussion, welche untenstehend erklärt und in der Tabelle 1 aufgelistet sind:

- > Modell "Etikette": Keine Grundsteuer, nur Energie-Etiketten-Steuer; starke Progression zwischen "A" und "G" (ca. 1:9) (auch "A"-Fahrzeuge bezahlen eine Steuer);
- > Modell "Kombi": Wie „Etikette“, aber mit abgeschwächter Progression zwischen "A" und "G" (ca. 1:4), dafür aber mit einem zusätzlichen Bonus-System: „A“-Fahrzeuge erhalten in den ersten drei Jahren nach Erstimmatrikulation einen Rabatt von 50% auf der Motorfahrzeugsteuer;
- > Modell "Grundsteuer": Es wird unterschieden zwischen einer Grundsteuer (für alle gleich) und der variablen Energie-Etiketten-Steuer. Letztere ist „A“-Autos gleich Null.

Es ist zu beachten, dass rein finanziell die Variante „Etikette“ mit der „Grundsteuer“ völlig identisch ist. Der einzige Unterschied besteht darin, dass ein Sockelbetrag von CHF 85 als Grundsteuer deklariert wird oder nicht.

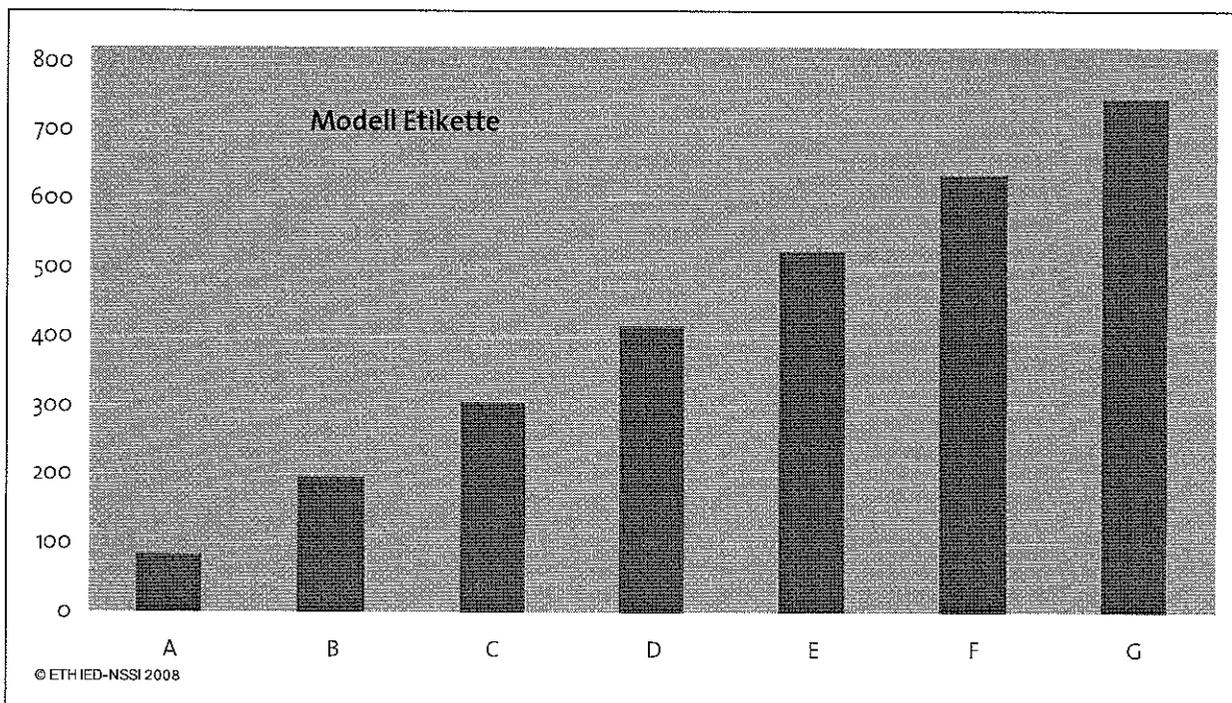
		<u>Etikette</u>	<u>Kombi</u>	<u>Grundsteuer</u>
Grundsteuer		0	0	85
Energieeffizienz-Steuer Kat. A		85	165	0
Energieeffizienz-Steuer, Stufenanstieg		110	80	110

		<u>Höhe der Motorfahrzeugsteuer in CHF pro Jahr</u>		
<u>Effizienz-</u> <u>kategorie</u>	<u>Markt-</u> <u>anteil</u>	<u>Etikette</u>	<u>Kombi</u>	<u>Grundsteuer</u>
A	17%	85	165*	85
B	24%	195	245	195
C	24%	305	325	305
D	17%	415	405	415
E	9%	525	485	525
F	4%	635	565	635
G	5%	745	645	745
Mittlerer Steuerertrag je Auto (ca.)		351	358	351

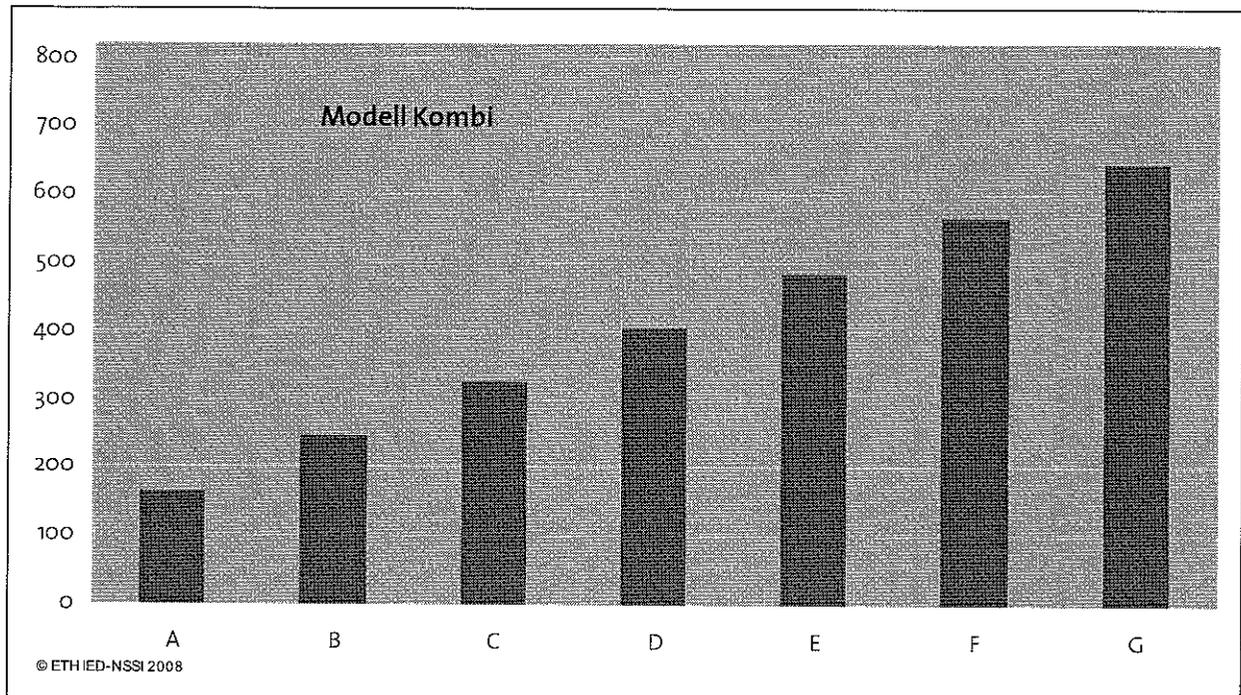
* Zusätzlich 50% Rabatt während ersten drei Jahren nach Erstimmatrikulation

Tabelle 1

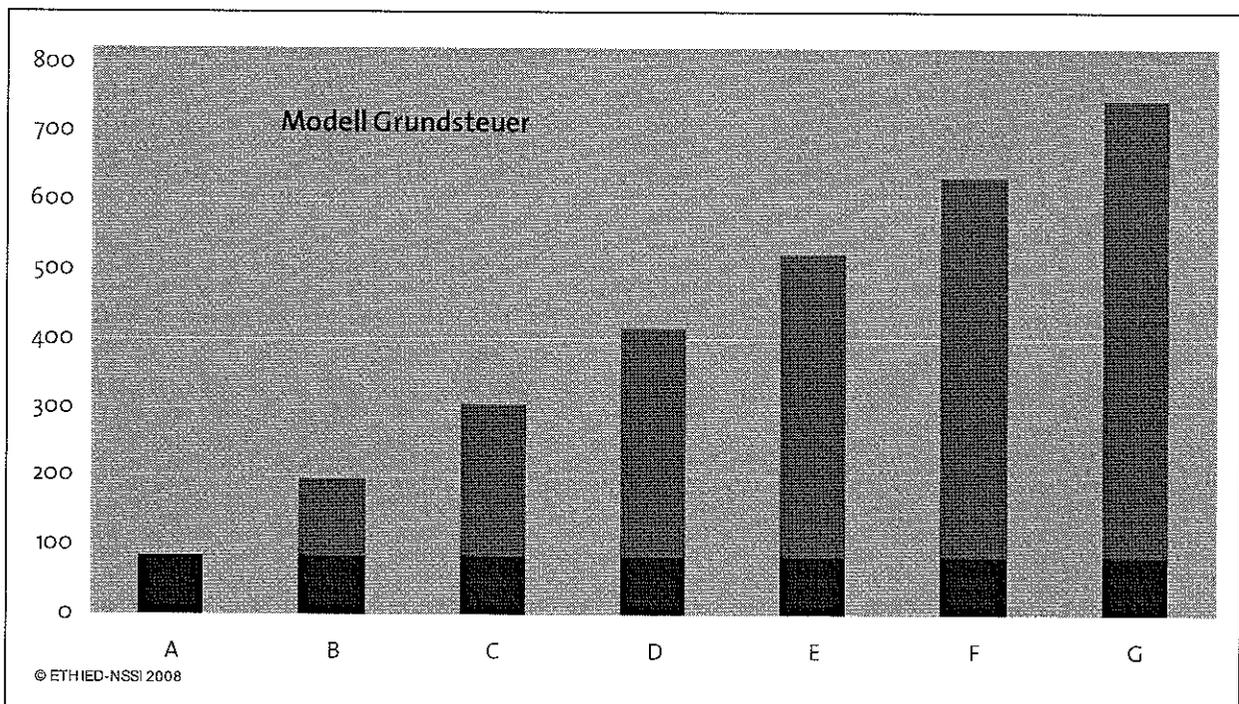
Im Folgenden werden die Steuerbelastungen je Energie-Etikette-Kategorie grafisch dargestellt. Alle hier aufgeführten Ausgestaltungsvarianten führen zum gleichen mittleren Steuerertrag von ca. CHF 330 jährlich je Auto, welches dem heutigen Steueraufkommen in etwa entspricht.



Figur 1. Ausgestaltungsvariante „Etikette“: Keine Grundsteuer, Energie-Etikette-Steuer Kat. A = CHF 85, Anstieg CHF 110 je Kat.; Verhältnis Gesamtsteuerbelastung A zu G = 1:9.



Figur 2 Ausgestaltungsvariante „Kombi“: Keine Grundsteuer, Energie-Etikette-Steuer für Kat. A = CHF 165, Anstieg CHF 80 je weitere Kat.; Verhältnis Gesamtsteuerbelastung A zu G = 1:4.



Figur 3. Ausgestaltungsvariante „Grundsteuer“: Grundsteuer CHF 85, Energie-Etikette-Steuer ab Kat. B (Anstieg CHF 110 je Kat.); Verhältnis Gesamtsteuerbelastung A zu G = 1:9.

3. Generelle Stellungnahme

3.1. Kompatibilität mit dem Fördermodell der asa

Das Vorhaben des Kantons Solothurn zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-Malus-Systems entspricht dem asa-Modell (asa 2007). Damit entsteht bei den Fahrzeughaltern keine Verwirrung (es wird auf Stufe Bund und im Kanton Solothurn nicht mit verschiedenen „Umwelt-Ellen“ gemessen), und die Bemessungsgrundlage für das Bonus-Malus-System wäre kompatibel mit allen anderen Kantonen, welche sich ebenfalls am asa-Modell ausrichten. Durch den Verzicht auf eine eigene „Umwelt-Elle“ und die unveränderte Übernahme der künftigen Umwelt-Etikette (bzw. für eine Übergangszeit ggf. der geltenden Energie-Etikette) spart der Kanton Solothurn bei den Verwaltungskosten, vor allem, weil nicht selber entwickelte Massstäbe ständig überwacht und periodisch an die technologische Entwicklung angepasst werden müssen.

3.2. Lenkungswirkung

Anreizsysteme beim Neuwagenkauf, sowohl auf Stufe Bund als auf Stufe Kanton, stellen einen ersten, realistischen, effektiven und kosteneffizienten Schritt dar hin zur Reduktion der CO₂-Emissionen des motorisierten Individual-Verkehrs (welche aktuell weiterhin steigen). Sie vermögen für sich allein aber nicht die Erfüllung der Kyoto-Vorgaben bzw. des CO₂-Gesetzes zu erreichen.

Die Wirkung von Anreizsystemen wie im Kanton Solothurn geplant besteht darin, dass die Konsumenten, d.h. die Neuwagenkäufer, sich überhaupt bewusst werden, wie wichtig der Neuwagenkauf aus energetischer Sicht ist und welch grossen Einfluss man beim Neuwagenkauf nehmen kann, ohne dabei überhaupt auf die gewünschte Marke bzw. das gewünschte Automodell verzichten zu müssen (für Details sei verwiesen auf de Haan et al. 2007b). Angestrebt wird, dass die Konsumenten etwas mehr Zeit in den Autokaufprozess investieren, dabei die Energie-Etikette (bzw. die künftige Umwelt-Etikette) beachten und in vielen Fällen feststellen, dass heutige A-Fahrzeuge auch hinsichtlich Fahrdynamik sämtliche Wünsche erfüllen können.

Mit Bonusprämien von ca. CHF 4000 für jedes A-Auto sind auf Bundesebene Einsparungen von jährlich 200'000 bis 250'000 Tonnen CO₂ möglich (de Haan et al. 2007b). Kantonale Massnahmen können, wenn sie mit Malus-Zuschlägen operieren, schweizweit bis zu weitere 150'000 Tonnen einsparen.

Die Modellrechnungen haben für mögliche Massnahmen auf Ebene des Bundes Vermeidungskosten von lediglich CHF 12 bis CHF 33 je eingesparte Tonne CO₂ ergeben. Für kantonale Bonus-Malus-Systeme sind die Kosten mit CHF 20 bis CHF 35 sehr ähnlich. Dies ist sehr kosteneffizient für eine inländische CO₂-Vermeidungsmassnahme (das Gebäudeprogramm der Stiftung Klimarappen erreicht CHF 300 / Tonne CO₂).

Zu bemerken ist, dass hier nur die Vollzugskosten betrachtet werden. Würde man stattdessen die ganzen volkswirtschaftlichen Kosten betrachten, wären Bonus-Malus-Systeme gar gewinnbringend, weil effizientere Fahrzeuge günstiger sind als ineffiziente (bei der Anschaffung und beim Unterhalt, sowie selbstredend hinsichtlich der Treibstoffkosten). Für die Schweiz resultieren aus der Einführung von Bonus-Malus-Systemen volkswirtschaftliche Gewinne, weil mit der Ressource fossile Energie effizienter umgegangen wird und weniger Geldmittel ins Ausland (für die Beschaffung der fossilen Energie) transferiert werden.

Die Verwendung der künftigen Umwelt-Etikette als Grundlage für solche Anreizsysteme wird sicherstellen, dass die obigen CO₂-Reduktionseffekte nicht auf Kosten der lokalen Umwelt gehen. Während also der Fokus von Anreizsystemen in Zukunft auf erhöhte Energieeffizienz und die Reduktion der CO₂-Emissionen liegen wird, werden nur solche Fahrzeuge überhaupt in die Kat. A aufgenommen, welche über ein geschlossenen Dieselpartikelfiltersystem verfügen (im Falle von Dieselmotoren) und keine sonstigen kontraproduktiven Umwelteigenschaften aufweisen. Die genaue Ausgestaltung der Umwelt-Etikette ist zurzeit noch in Erarbeitung.

3.3. Massnahmen des Bundes vs. kantonalen Massnahmen

Möglicherweise werden in Zukunft auch auf Bundesebene Bonusprämien beim Neuwagenkauf eingeführt. Die Einführung paralleler Massnahmen auf kantonaler Ebene macht Sinn aus drei Gründen:

- > Zusätzliche Lenkungswirkung, weil mehr Geldmittel von ineffizienten zu effizienten Autos umverteilt werden;
- > Höhere Kohärenz des staatlichen Handels, weil die Ziele von Bund und Kantonen im Umweltbereich identisch sind und es deshalb logisch ist, dass die Steuern auf beiden Ebenen ökologisiert werden;
- > Nutzung der spezifischen Stärke von Kantonen durch Einführung von Malus-Elementen, weil der Bund aller Voraussicht nach wegen den Inkasso-Schwierigkeiten auf Malusprämien verzichten wird. Für die Kantone sind Malus-Elemente aufgrund der bereits existierenden Motorfahrzeugsteuer aber einfach realisierbar. Damit weisen kantonale Bonus-Malus-Systeme eine echte Ergänzung zu Bundesmassnahmen auf und vermögen zusätzliche symbolisch-normative Wirkung zu entfalten.

4. Stellungnahme zur möglichen Lenkungswirkung der Ausgestaltungsvarianten

1. Es ist sehr zu begrüßen, die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer einzig von der schweizerischen Energie-Etikette abhängig zu machen (bzw. von der künftigen Umwelt-Etikette ab 2010). Hierdurch wird die Effizienz und Effektivität der Ökologisierung gesichert. Ein „Alleingang“ im Bereich der Umwelt-Massstäbe eines eher kleinen und geographisch gegenüber Nachbarkantonen sehr exponierten Kantons wie Solothurn führt unweigerlich zu Meinungsverschiedenheiten, welche sich aufgrund unterschiedlicher Weltanschauungen nicht zusammenführen lassen. Dies würde zu einer Schwächung der Wirkung des Bonus-Malus-Systems führen. Denn solche Systeme wirken nicht primär infolge des monetären Anreizes (Neuwagenkäufer weisen eine geringe Preiselastizität auf), sondern vor allem über die symbolisch-normative Wirkung. Zweifel an der Richtigkeit des zugrundeliegenden Umwelt-Massstabs zerstören diese symbolisch-normative Wirkung rasch.
2. Das asa-Fördermodell geht aus von einer unveränderten Steuerbasis (je nach Kanton verschieden) und der Einführung einer Ökologisierungskomponente auf Grundlage der schweizerischen Energie-Etikette in Form eines zeitliche auf 3–4 Jahre befristeten Rabatts für „A“-Fahrzeuge und eines zeitlich unbefristeten Rabatts für „F“-/„G“-Fahrzeuge. Mit der Änderung der Basis der eigentlichen kantonalen Motorfahrzeugsteuer auf die Energie-Etikette würde der Kanton Solothurn über das asa-Fördermodell hinausgehen. Es würde aber keine Inkompatibilität zu anderen Kantonen oder zum Bund entstehen, weil vollständig auf die Umwelt-Massstäbe des Bundes umgestellt würde. Weil damit der Steuerertrag letztlich abhängig gemacht wird von Entscheidungen über Anpassungen der Energie-Etikette, welche ausserhalb der Kompetenz des Kantons Solothurn liegen, muss als Korrektiv zwingend eine kurzfristig in der Höhe anpassbare Grundsteuer eingeführt werden.
3. Es könnte geprüft werden, die Motorfahrzeugsteuer-Basis für Personenwagen unverändert bei Hubraum zu belassen, und ein Ökologisierung in Form eines Rabatt- bzw. Zuschlagsystems auf Basis Energie-Etikette einzuführen (ursprüngliches asa-Fördermodell). Damit könnte die gleiche Lenkungswirkung und die gleiche symbolische Wirkung erzielt werden bei vermutlich geringerem Aufwand im politischen Entscheidungsprozess, insbesondere weil auf die Einführung und Definition einer für alle einheitliche Grundsteuer verzichtet werden kann. Durch die zeitliche Begrenzung des Rabatts für „A“-Fahrzeuge auf 3–4 Jahre lässt in Relation zu den umgelenkten Mitteln sich ein stärkerer psychologischer Effekt erzielen.
4. Unter den drei Ausgestaltungsvarianten sind aus Sicht der zu erwartenden Lenkungswirkung jene zu bevorzugen, welche die Kategorie „A“ möglichst entlasten. Dies spricht für die Ausgestaltungsvarianten „Kombi“ (wegen 50% Rabatt in den ersten drei Jahren) und „Etikette“/„Grundsteuer“.
5. Hinsichtlich der Abstufung und der Stärke des Steueranstiegs von „A“- hin zu „G“-Fahrzeugen sollte beachtet werden, dass die Marktanteile der „F“- und „G“-Fahrzeuge deutlich geringer sind. Um die Haushaltneutralität zu gewährleisten, und die Steuerreduktionen der „A“- und „B“-Fahrzeuge (welche sehr hohe Marktanteile aufweisen) zu kompensieren, sind relativ hohe Steuern für die „F“- und „G“-Fahrzeuge erforderlich. Andererseits bezahlen Letztere bereits heute höhere Steuern, weil sie höhere Hubräume aufweisen. Ein Steuerverhältnis 1:4 zwischen „A“- und „G“-Fahrzeuge würde deshalb als zu gering und als zu geringe Änderung gegenüber dem heutigen Stand empfunden, zumal wegen der Grundsteuer die effektiven Steuerbeträge nicht 1:4 sondern tiefer (höchstens 1:3) wären. Ein 1:9-Verhältnis zwischen „A“ und „G“ für die variable Steuerkomponente wäre notwendig (a) zur Sicherung der Haushaltneutralität, und (b) um eine genügende Änderung gegenüber dem heutigen Stand zu gewährleisten. Infolge der Grundsteuer würde das Verhältnis insgesamt nicht 1:9 sondern maximal 1:6 betragen. Dies spricht insgesamt eher für die Ausgestaltungsvarianten „Etikette“ und „Grundsteuer“.

6. Insgesamt würde damit die Ausgestaltungsvariante „Grundsteuer“ den Vorzug erhalten, weil auf eine variable Steuerkomponente für „A“ verzichtet wird und die Differenzierung zwischen „A“ und „G“ aufgrund der Progression genügend gross wäre.
7. Wichtig ist im Falle der Variante „Grundsteuer“ die Höhe eben dieser Grundsteuer. Sie soll möglichst niedrig sein. Je höher die Grundsteuer, desto niedriger logischerweise der Gesamtertrag der variablen Steuerkomponente. Es besteht die Gefahr, dass die variable Komponente nicht genügend beachtet wird, wenn die Grundsteuer den Eindruck entstehen lässt, dass die Motorfahrzeugsteuer nicht wesentlich von der Energieeffizienz abhängt. Deshalb soll höchstens ein Drittel des gesamten Motorfahrzeugsteuerertrags im Bereich Personenwagen auf die Grundsteuer entfallen. Bei Durchschnittserträgen von CHF 330 je Fahrzeug und Jahr sollte die Grundsteuer deshalb CHF 100 bis max. CHF 110 nicht überschreiten.

Literatur

- asa, Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter, 2007. Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie und umwelteffizienter Personenwagen. 2. Juli 2007, Bern, 16 Seiten
- de Haan P., Müller M., Peters A., 2007a. Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz. Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten 14, ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM 1561, 26 Seiten (download: www.nssi.ethz.ch/res/emdm)
- de Haan P., Mueller M.G., Peters A., Hauser A. 2007b. Lenkungsabgaben zur Senkung des CO₂-Ausstosses der PKW-Neuzulassungen: Hintergrund, Mechanismen, Prognosen. Schlussbericht. Programm Energiewirtschaftliche Grundlagen, Bundesamt für Energie, Bern. 154 Seiten