

Regierungsratsbeschluss

vom 12. Januar 2010

Nr. 2010/52

KR.Nr. A 189/2009 (DDI)

Auftrag Fraktion SVP: Bonus für leichte und umweltfreundliche Motorfahrzeuge; Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat ein Bonus-Modell zu unterbreiten, mit dem leichte Motorfahrzeuge bis 1599 ccm Hubraum (mit Diesel oder Benzinmotoren) sowie alle Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen (z.B. Hybrid, Gas, Elektro etc.) wesentlich von der Motorfahrzeugsteuer entlastet werden.

2. Begründung

Die Oeko-Autosteuer ist bei der Volksabstimmung erwartungsgemäss verworfen worden. Dies, weil mit dem vorgesehenen Bonus-Malus-System der überwiegende Teil der Autobesitzer mit einem Malus bestraft worden wäre und diese künftig den steuerlichen Bonus einiger weniger hätten berappen müssen. Man hat jedoch im Vorfeld der Abstimmung zur Kenntnis genommen, dass der Umweltschutz dem Kanton Solothurn etwas wert ist. Deshalb ist es richtig, Besitzer von leicht motorisierten Fahrzeugen sowie von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen für ihren Umweltschutzbeitrag steuerlich zu belohnen. Natürlich soll der Bonus auf der geltenden und an der Urne bestätigten Motorfahrzeugsteuer nach Hubraum basieren (kein Systemwechsel).

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Zum besseren Verständnis unserer Haltung zu diesem Vorstoss ist ein kurzer Rückblick auf die am 27. September 2009 an der Urne gescheiterte „Etiketten“-Besteuerung notwendig. Diese war auf zwei Ziele ausgerichtet.

3.2 Bonus-Malus-System

Die Energieetiketten-Besteuerung, die vom Volk abgelehnt wurde, war ein austariertes Steuersystem, das sich an der Energieeffizienz der Personenwagen ausrichtete. Die Energieetiketten-Besteuerung gemäss Vorschlag war ein echtes Bonus-Malus-System. Den Bonus, also die Steuererleichterungen für energieeffiziente Personenwagen, hätten die nicht energieeffizienten Fahrzeuge mit einem Malus in Form einer höheren Steuerbelastung kompensieren müssen. Auf diesem Wege wäre das Inverkehrsetzen von Personenwagen mit einer guten Energieetikette steuerlich belohnt worden.

3.3 Erhalt Steuersubstrat

Erklärtes Ziel der Vorlage war es zudem, den bisherigen jährlichen Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuer sicherzustellen. Dieser finanzielle Eckwert war und ist mit Blick auf die hohe Überschuldung des Strassenbaufonds gerechtfertigt und nicht verhandelbar. Der Fonds ist seit Jahren tief rot. Der Fehlbetrag steigt in dieser Legislaturperiode (2009 – 2013) auf rund 90 Millionen Franken an. Voraussichtlich erst im Jahre 2022 wird der Fonds saniert sein (für Details siehe Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2010 – 2013 gemäss RRB Nr. 2009/554 vom 31. März 2009, Seite 38). Kommt hinzu, dass die kantonale Motorfahrzeugsteuer im schweizerischen Vergleich keinen Vergleich zu scheuen braucht. Gemäss einer Erhebung aus dem Jahre 2006 beträgt die Steuerbelastung im Vergleich zum Durchschnittswert von 100 (= schweizerischer Mittelwert) für Solothurn 88, d.h. deutlich unter dem Mittel. Selbst unter Einrechnung des befristeten Zuschlages für die Finanzierung der Umfahrungen von Solothurn und Olten bleiben wir im mittleren Bereich.

4. Beurteilung des Auftrages

Der Auftrag, unter Beibehaltung der Hubraumbesteuerung, ein Bonus-System für Autos unter 1600 ccm einzuführen, ist vor diesem Hintergrund zu prüfen.

4.1 Fehlender Malus im Konnex zum Steuersubstrat

Die einseitige Ausrichtung des Auftrages auf einen Bonus ist unter den finanziellen Gegebenheiten nicht zu verantworten. Der Kanton Solothurn kann sich angesichts des Defizites des Strassenbaufonds keine Steuergeschenke leisten. Ein System, das einseitig Steuererleichterungen mit sich bringt, ohne diese zu kompensieren, lehnen wir ab. Dies käme einer generellen Steuersenkung für ausgewählte Fahrzeuge gleich, und erfüllt mithin die Anforderungen an ein Bonus-Malus-System nicht. Der sachlich gebotene notwendige Zufluss an Steuergeldern zur Begleichung der Strassenrechnung wäre nicht mehr sichergestellt. Der Kanton Solothurn verfügt über ein angemessenes und qualitativ gutes Strassennetz, das seinen Preis hat. Die Motorfahrzeugsteuer soll diese Kosten decken.

4.2 Kein Handlungsbedarf hinsichtlich Steuerbelastung

Hinzu kommt das strukturelle Moment: Die solothurnische Motorfahrzeugsteuer liegt auch im Vergleich zu andern Kantonen unter dem Durchschnitt (unter Einrechnung der Spezialfinanzierung: gerade im Durchschnitt) und ist damit akzeptabel; von daher besteht kein Handlungsbedarf in Richtung Steuersenkung für spezielle Gruppen von Personenwagen und den ihnen steuerlich gleichgestellten Fahrzeugen.

4.3 Falscher Ausgangspunkt

Die Hubraumbesteuerung enthält Lenkungsbestandteile. Ein grosser Hubraum wird stärker besteuert als ein kleiner. Die Hubraumbesteuerung hat indessen infolge des fehlenden Bezuges zum Schadstoffausstoss ihre ursprüngliche Lenkungswirkung verloren. Ein Bonus-Malus-System ist deshalb allein in Abhängigkeit zur Energieeffizienz sinnvoll. Diese wird zur Zeit mit der Energieetikette ausgedrückt. Die Arbeiten zur Ablösung der Energieetikette durch die Umweltetikette sind im Gange. Wie sie definitiv aussehen wird, wird sich in einem absehbaren Zeitrahmen zeigen. Von besonderer Bedeutung wird die Frage sein, wie der CO₂-Ausstoss eines Personenwagen in die Umweltetikette eingebaut

und gewertet wird. Je nach Ausgestaltung wäre der Einbezug des CO₂-Ausstoss bei Berechnung der Steuer ein mögliches Kriterium, wenn ein echtes Bonus-Malus-System die Hubraumbesteuerung ablösen oder zumindest differenzieren soll.

4.4 Hybridfahrzeuge

Hybridfahrzeuge sind hinsichtlich Ökologie nicht eindeutig zuzuordnen. Zum einen sind sie ökologisch, weil sie infolge ihrer Antriebsart umweltfreundlich betrieben werden können. Auf der andern Seite bestimmt aber im wesentlichen der Mix zwischen dem Einsatz des Verbrennungs- und dem Elektromotor, ob der theoretisch mögliche umweltfreundliche Antrieb seinen Nutzen voll entfaltet. Auch ein Hybridfahrzeug lässt sich so einsetzen, dass dessen ökologischer Gewinn im Elektrobetrieb verloren geht. Die Fahrzeuge sind nämlich in der Regel hubraumstark, schwer und im Verbrauch mit den konventionellen Personenwagen vergleichbar z.B. in der technischen Ausgestaltung als 4x4-Version. Die Bilanz fällt deshalb durchgezogen aus. Wir meinen, dass eine generelle steuerliche Bevorzugung von Hybridfahrzeuge deshalb nicht opportun ist. Die Elektrofahrzeuge sind heute schon von der Steuer befreit (§ 19 ter Motorfahrzeugsteuerverordnung; BGS 614.62). Sie fallen anzahlmässig nicht ins Gewicht.

5. Fazit

Der Vorstoss verlangt infolge der einseitigen Ausrichtung auf einen Bonus letztlich eine generelle Steuersenkung für bestimmte Kategorien von Personenwagen. Die nicht vorgesehene Kompensation der Steuererleichterungen führt zu Ausfällen, die mit Blick auf die notwendige Sanierung des Strassenbaufonds nicht opportun sind. Sie widersprechen auch den verfassungsmässigen und gesetzlichen Finanzziele. Wenn die Ökologie der Massstab für die Motorfahrzeugsteuer sein soll, ist die Beibehaltung der Hubraumbesteuerung wenig sinnvoll. Das ökologische Kriterium der Fahrzeugtechnik ist die Energieeffizienz, die im Moment durch die Energieetikette, später durch die Umweltetikette ausgedrückt wird.

6. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatschreiber

Vorberatende Kommission

Finanzkommission

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit – Reg. GG0909 (2)

Motorfahrzeugkontrolle

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Umwelt

Aktuarin Finanzkommission

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat