

Regierungsratsbeschluss

vom 24. Oktober 2016

Nr. 2016/1856

KR.Nr. I 0138/2016 (BJD)

Interpellation Simon Bürki (SP, Biberist): Stand der ökologischeren Ausrichtung der Motorfahrzeugsteuer gemäss Legislaturplan der Regierung Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

In der Legislaturplanung 2013-2017 der Regierung unter Kapitel B2 informiert der Regierungsrat über seine Ziele im Bereich „Natürliche Lebensgrundlagen nachhaltig schützen“. Er erwähnt, dass aufgrund des immer noch steigenden Energiebedarfs sich der Regierungsrat für die bessere Nutzung der Energie und den Ersatz herkömmlicher Brennstoffe durch erneuerbare Energien einsetzt. Speziell geht er darauf ein, dass in der Legislaturperiode 2013-2017 die Motorfahrzeugsteuer „vermehrt ökologisch auszurichten und umzugestalten sei. Energieeffiziente Fahrzeuge sind steuerlich zu fördern“. Im Handlungsziel B.2.2.2. wird dieses Ziel dann noch detaillierter umschrieben: „Die Motorfahrzeugsteuer wird vermehrt ökologisch ausgerichtet. Die heutige Hubraumbesteuerung wird um ökologische Anreize ergänzt. Massgabe ist die Energieeffizienz eines Fahrzeugs.“

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Steht der Regierungsrat immer noch hinter dem Ziel, die Motorfahrzeugsteuer vermehrt ökologisch auszurichten?
2. Welche Varianten prüft der Regierungsrat zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer?
3. Wie sieht die im Legislaturplan geplante Überarbeitung aus? Welche Anreize werden geschaffen?
4. Werden verbrauchsarme Fahrzeuge gefördert?
5. Werden die Fahrzeuge auch in Bezug auf Verkehrssicherheit (Schutz für Fussgänger) beurteilt?
6. Wie steht der Kanton der Einführung des vom Bund vorgeschlagenen Bonus-Malus-Systems gegenüber?
7. Könnte es sich der Regierungsrat vorstellen, sich bei der entsprechenden Vorlage an der Auto-Umweltliste des VCS zu orientieren?
8. Wird der Kantonsrat die Möglichkeit haben, wie im Legislaturplan festgelegt, noch in dieser Legislatur über eine entsprechende Vorlage beschliessen zu können?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 Vorbemerkungen

Der Legislaturplan umschreibt die politischen Schwerpunkte der Amtsperiode und gibt insbesondere Auskunft darüber, welche politischen Ziele innerhalb der Legislaturdauer erreicht werden sollen. Ausserdem soll er Auskunft über die Priorisierung der Massnahmen geben und dient als Planungsgrundlage der notwendigen Gesetzgebungsarbeiten. Mit der Verabschiedung des Legislaturplans verpflichtet sich die Regierung zwar, die gesetzten Schwerpunkte - wie hier die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer - zu verfolgen. Es wäre jedoch falsch, den Legislaturplan so zu verstehen, dass er die Exekutive unabhängig von sich ändernden Rahmenbedingungen und neu diskutierten Aspekten strikt an die zu Beginn der Legislatur verabschiedeten Planung bindet. Der Legislaturplan ist ein politisches Planungsinstrument des Regierungsrates, weshalb er in begründeten Fällen - wie vorliegend - von einmal gesetzten Schwerpunkten abweichen kann. Abweichungen werden gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit im Rahmen einer Vollzugskontrolle, gleichzeitig mit der Vorlage des neuen Legislaturplanes, begründet. Das Bau- und Justizdepartement wurde mit Beschluss vom 1. April 2014 damit beauftragt, die Instrumente der kantonalen Verkehrsfinanzierung im Rahmen einer Projektorganisation zu analysieren, um den Handlungsspielraum der kantonalen Behörden bei der Gestaltung der kantonalen Verkehrspolitik wieder zu erlangen (RRB Nr. 2014/646).

Dieser Auftrag kann den Schwerpunkten des Legislaturplanes B.1.6.2 (Grossräumige Verkehrsplanung) und B.1.1.1, mit dem finanzieller Handlungsspielraum zurückgewonnen werden soll, zugeordnet werden. Er schliesst den Schwerpunkt B.2.2.2, welcher die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zum Ziel hat, nicht aus.

Im Rahmen der von der Projektorganisation vorgenommenen Analyse der Ertragsentwicklung bei den Verkehrseinnahmen wurde festgestellt, dass der Ertrag aus Motorfahrzeugsteuern sinken wird. Dies aufgrund der Entwicklung zu neuen Motoren mit weniger Hubraum sowie dem zunehmenden Trend zu reinen Elektrofahrzeugen, welche im Kanton Solothurn nicht besteuert werden.

Das heutige System der Erhebung der Motorfahrzeugsteuern behindert den Trend hin zu sparsameren oder Elektroautos also nicht, im Gegenteil: im Fall der steuerbefreiten rein elektrisch betriebenen Autos steht der Kanton Solothurn - wie die Sendung Kassensturz des Schweizer Fernsehens belegt¹⁾ - mit fünf weiteren Kantonen gar an der grünen Spitze.

Vor dem Hintergrund, dass zu Beginn der Projektarbeiten auch erwogen wurde - analog zum Bund und anderen Kantonen -, den Pendlerabzug bei den Einkommenssteuern zu plafonieren und dabei ebenfalls zur Ökologisierung des Mobilitätsverhaltens beizutragen, wurde darauf verzichtet, an den Bemessungsgrundlagen der Motorfahrzeugsteuer etwas zu ändern. Diese Erkenntnis berücksichtigte auch das klare Scheitern der Vorlage zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Jahr 2009.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Jahr 2009 gehen wir zudem davon aus, dass eine Änderung der Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuer beim Stimmvolk nur dann Zustimmung finden würde, wenn diese insgesamt mit einer Senkung des Steuerniveaus verbunden wäre. Diese Erkenntnis bringt die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer in Widerspruch zum höher priorisierten Legislatorschwerpunkt B.1.1.1 „Haushaltgleichgewicht wieder herstellen und Handlungsspielraum zurück gewinnen“.

¹⁾ <http://www.srf.ch/sendungen/kassensturz-esspresso/themen/umwelt-und-verkehr/strassenverkehrs-gebuehren-fuer-tesla-s-nach-kanton>.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Steht der Regierungsrat immer noch hinter dem Ziel, die Motorfahrzeugsteuer vermehrt ökologisch auszurichten?

Wir stehen nach wie vor hinter dem Ziel, die Motorfahrzeugsteuer vermehrt ökologisch auszurichten. Dieses Ziel kann nicht nur dem Legislaturplan 2013-2017, sondern auch dem Aufgabekatalog der Verfassung (insb. Art. 114 Abs. 2 KV; BGS 111.1) entnommen werden. Es stellt sich jedoch die Frage des Zeitpunktes und des Bezugs zu verwandten politischen Geschäften, welche im selben Zeitraum bearbeitet werden.

3.2.2 Zu Frage 2:

Welche Varianten prüft der Regierungsrat zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer?

Wie aus den Vorbemerkungen hervorgeht, hat die Projektorganisation zur Überprüfung der kantonalen Verkehrsfinanzierung darauf verzichtet, vorzuschlagen, die Bemessungsgrundlage zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern zu ändern. Dementsprechend wurden auch keine Varianten geprüft. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich eine künftige Revision der Motorfahrzeugsteuergesetzgebung an den vom Bundesamt für Energie herausgegebenen Energieetiketten¹⁾ bzw. einer allfällig späteren, breiter gefassten Umweltetikette orientieren wird.

Aufgrund der Komplexität der Einführung von breiter gefassten „Umweltverträglichkeitskategorien“ für Fahrzeuge, an der das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bereits im Jahr 2010 gescheitert ist, wird der Kanton Solothurn kaum eigenständige Bewertungsmodelle entwickeln, sondern sich an Arbeiten der Bundesbehörden bzw. der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) orientieren.

Die asa hat im 2007 ein mögliches Rabattmodell erarbeitet. Darin wird hauptsächlich auf die Energieetikette zur Steuerung der Motorfahrzeugsteuer - speziell Personenwagen - hingewiesen²⁾.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie sieht die im Legislaturplan geplante Überarbeitung aus? Welche Anreize werden geschaffen?

Siehe Vorbemerkungen und Antwort auf Frage 2.

¹⁾ <http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/index.html?lang=de>.

²⁾ http://www.vsz.ch/fileadmin/user_upload/90_formulare_merkblaetter/VSZ/News/asa_Rabattmodell_oekologische_Fz_.pdf.

3.2.4 Zu Frage 4:

Werden verbrauchsarme Fahrzeuge gefördert?

Wir verweisen auf die Vorbemerkungen und die Antwort auf Frage 2. Zudem fördert bereits die heutige Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuern verbrauchsarme Fahrzeuge. Im Kanton Solothurn bildet der Hubraum die Bemessungsgrundlage. Der Hubraum bildet zwar nicht alle Aspekte der Umweltfreundlichkeit eines Motorfahrzeuges ab, er korreliert jedoch mit dieser. Die konsequente Verwendung des Hubraums als Bemessungsgrundlage führt zudem dazu, dass die Fahrzeuge mit vollständigem Elektroantrieb völlig steuerbefreit sind.

3.2.5 Zu Frage 5:

Werden die Fahrzeuge auch in Bezug auf Verkehrssicherheit (Schutz für Fussgänger) beurteilt?

Da sich die Verwaltung - wie erwähnt - gegenwärtig nicht eingehend mit Alternativen zur gegenwärtigen Motorfahrzeugbesteuerung befasst, kann auf die Frage nach der Berücksichtigung der Verkehrssicherheit als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung nicht eingegangen werden. Die Themen Verkehrssicherheit und der Schutz für Fussgänger liegen auf einer anderen Beurteilungsdimension als die Ökologie. Von einer umfassenden „Nachhaltigkeitsetikette“ von Motorfahrzeugen ist man weit entfernt. Das Projekt der Bundesbehörde einer etwas breiter gefassten „Umweltetikette“ ist vorerst gescheitert (siehe auch hier Antwort unter Ziffer 3.2.2).

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie steht der Kanton der Einführung des vom Bund vorgeschlagenen Bonus-Malus-Systems gegenüber?

Gegenwärtig ruhen auf Bundesebene die Bestrebungen nach einer Vereinheitlichung der Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuern auf der Basis eines Bonus-Malus-Systems.

Einigen Kantonen (z.B. Basel Landschaft und Zürich) ist es gelungen, Aspekte des im Jahr 2007 von der asa entwickelten Rabattmodells in die Bemessungsgrundlagen ihrer Motorfahrzeugsteuern zu integrieren und dafür politische Mehrheiten zu gewinnen. Der Kanton Solothurn scheiterte bei diesem Vorhaben am Volksmehr trotz Zustimmung im Parlament.

Wir stehen einem Bonus-Malus-System bei der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung nach wie vor positiv gegenüber und verfolgen allfällige Entwicklungen auf kantonaler wie auch auf Bundesebene. Sollten wir zum Schluss kommen, dass sich die Faktenlage gegenüber der Situation im Jahr 2009 dergestalt verändert hat, dass sich für ein Projekt mit der Stossrichtung einer ertragsneutralen Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer Mehrheiten finden lassen, werden wir eine entsprechende Gesetzesrevision in die Wege leiten.

3.2.7 Zu Frage 7:

Könnte es sich der Regierungsrat vorstellen, sich bei der entsprechenden Vorlage an der Auto-Umweltliste des VCS zu orientieren?

Die Auto-Umweltliste des VCS (ein Fachbeitrag eines Interessenverbands) ist eine von mehreren Fachbeiträgen, die bei der Ausarbeitung einer neuen Vorlage mitberücksichtigt würde.

3.2.8 Zu Frage 8:

Wird der Kantonsrat die Möglichkeit haben, wie im Legislaturplan festgelegt, noch in dieser Legislatur über eine entsprechende Vorlage beschliessen zu können?

Wir verweisen auf unsere Argumentation unter den Vorbemerkungen (Ziffer 3.1).



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartment
Bau- und Justizdepartement (br)
Motorfahrzeugkontrolle
Amt für Umwelt
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat