



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI
DES KANTONS SOLOTHURN

Departement des Innern
Amt für öffentliche Sicherheit
Vernehmlassung Bonus-Malus-System
Ambassadorshof
4509 Solothurn

Vernehmlassung zur Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zum Vernehmlassungsentwurf „**Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge**“ und danken Ihnen für diese Gelegenheit.

Der eingeschlagene Weg im Entwurf ist unserer Meinung nach richtig und es freut uns sehr, dass die Solothurner Regierung in dieser Angelegenheit Handlungsbedarf sieht. Dennoch scheint es uns, als könnte die Ausgestaltung zur Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge anders angegangen werden. Das Ziel der SP des Kantons Solothurn ist es, den Anteil energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge empfindlich zu erhöhen und dafür sind aus unserer Sicht einige Korrekturen der Vorlage nötig.

Fragekatalog:

1. Allgemeines (Systematik, Verständlichkeit, Sprache, Stil, Informationsgehalt der Vorlage)

Die Vorlage macht es einem nicht leicht. Der Verordnungstext ist klar. Die Botschaft setzt sich zu wenig mit der erwarteten Lenkungswirkung des Systemwechsels zur Gewichtsbesteuerung auseinander. Die Steuervergleichslisten sind teilweise unübersichtlich und unbearbeitet. Sie zeigen zwar, welche Kategorie nach dem Systemwechsel mit mehr oder weniger Steuern belastet wird. Warum einzelne Kategorien und Fahrzeuge höher belastet und andere entlastet werden und was dadurch bewirkt werden soll, ist indes nicht immer klar und müsste besser begründet werden. Die Liste "Gewicht/Hubraum nach Marke" hilft bei der Vernehmlassung nicht wirklich und benötigt in der Bearbeitung grossen Aufwand.

2. Gewichtsbesteuerung

Besitzer schwerer Fahrzeuge sollen künftig mehr Steuern bezahlen. Bisher wurde die Motorfahrzeugssteuer nach dem Hubraum bemessen. Die Gewichtsbesteuerung soll das Inverkehrsetzen von leichten Fahrzeugen fördern, denn je leichter ein Fahrzeug ist, desto weniger wird die Umwelt beansprucht (Verbrauch, Abgas, Emissionen, Tendenz zu leistungsschwachen Motoren usw.). Die Vorlage verzichtet auf

Differenzierungen wie sie die kombinatorischen Modelle kennen, die mehrere Kriterien (Gewicht, Verbrauch, Emissionen), mit der Begründung der Konstanz, Einfachheit und Transparenz (Stichwort: Praxis-tauglichkeit im Massengeschäft) berücksichtigen. Geplant ist ein ökologisches Bonus-Malus-System, mit zwei Komponenten: Für jedes Fahrzeug ist eine Grundsteuer geschuldet, für Personenwagen beträgt sie 172.50 Franken pro Jahr. Hinzu kommt der ökologische Steueranteil, der sich nach dem Gewicht bemisst. Er greift erst für Fahrzeuge ab 1200 Kilogramm.

Die Zahlen der Steuervergleichsliste stellen die beabsichtigte ökologische Wende und die Lenkung des Fahrzeugparkes in Frage. Die leichten Personenwagen werden bis zu einem Gewicht von 1500 kg entlastet, unabhängig davon ob der PW im Betrieb eher ökologisch ist oder nicht. Die Besitzer werden sich von diesen Fahrzeugen also nicht trennen. Da es sich aber bei der Entlastung um kleine Beträge handelt, werden die SolothurnerInnen in Zukunft nicht kleinere Fahrzeuge kaufen. Die Faszination der Offroader kann durch derart kleine Beträge nicht gebrochen werden. Die Lenkungswirkung ist auch bei der Erhöhung der Steuer für schwerere Fahrzeuge gering. Denn diese werden nur leicht besteuert, während Fahrzeuge mit grossem Hubraum teilweise unverändert oder sogar tiefer als bisher besteuert werden. Das Gewichtssystem führt auch bei Lastwagen und Traktoren, sowie deren Anhänger zu keinem guten Ergebnis. Mit dem Kriterium „Gewicht“ ist nämlich keine Differenzierungen mehr möglich. Bei diesen Fahrzeugen ist die Einhaltung der Abgasnormen und nicht das Gewicht des Fahrzeuges entscheidend. Nach der Steuervergleichsliste bleibt die Besteuerung der Lastwagen im Ergebnis weitgehend unverändert. Eine ökologische Wirkung des Systemwechsels ist nicht ersichtlich.

Schwere Lastwagen, sowie Traktoren mit grosser Nutzlast fahren ökologischer als viele Kleine mit jeweils geringer Nutzlast. Erste werden aber massiv stärker belastet als die kleinen Lastwagen, welche zum Teil sogar eine Entlastung erfahren. Die Landwirtschaft bezahlt beispielsweise für ihre Anhänger neu über Fr. 120'000.00 mehr als vorher, also einen Grossteil der Ökologisierung. Grosse Sachtransportanhänger werden ebenfalls massiv stärker belastet, was eine weitere ausserkantonale Immatrikulierung von Anhängern (TI viel günstiger) verstärkt fördern würde und somit Steuerausfälle zur Folge hätte.

3. und 4. Ausgestaltung Steuersystem (Bonus für "A"- Fahrzeuge) und Steuerbefreiung

Sparsame Motorfahrzeuge sollen in den ersten drei Jahren nach deren Inbetriebnahme von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden. Von der Steuer befreit werden indes nur Personenwagen, die die Energieetikette "A" des Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation/UVEK erhalten haben. Die Energieetikette ist seit dem 1. Juli 2006 ein dynamisches Modell, d.h. die Wertung wird alle zwei Jahre dem neusten Stand der Technik angepasst. Da die Etiketle im Bezug zur aktuell angebotenen Fahrzeugpalette steht, ist sie marktnah und auch aus andern Bereichen im Bewusstsein der Bevölkerung infolge ihres einfachen und prägnanten Systems bestens verankert. Besitzer energieeffizienter Fahrzeuge der Kategorie A werden über drei Jahre bis zu 1000 Franken weniger Steuern zahlen. Dieses System wird begrüsst und kann sofort eingeführt werden.

5. Steuerkategorien: keine Unklarheiten

6. Steuertarif

Ausgestaltung der Steuertarif scheint als Lenkungsinstrument richtig. Die Wirkung ist aber ungenügend, da Be- und Entlastungen zu klein sind. Teilweise sind die Auswirkungen sogar kontraproduktiv. Insbesondere im Gewerbe- und Landwirtschaftsbetrieb sollte dieser Punkt genauer überprüft werden.

7. Sonderfälle (Pauschalbesteuerung und Kategorieneinteilung): keine Bemerkungen

8. Zuschlag für Umfahrung: keine Bemerkungen

9. Übergangsbestimmungen: gut

10. Verbesserungsvorschläge

- Die Verordnung muss in folgenden Punkten überarbeitet werden:
- Ein Grossteil des Individualverkehrs darf nicht im vorgeschlagenen Umfang entlastet werden, denn das Ziel ist es insbesondere im Freizeitverkehr eine Verhaltensänderung zu erwirken.
- Die wirklich grossen und schweren Personenwagen müssen höher belastet werden. Das heisst, dass die Progression neu definiert werden muss, damit die Ökologisierung tendenziell früher greift.
- Generelle soll das Kriterium „Gesamtgewicht von 1`200 Kilogramm“, welches nur die Grundsteuer (Fr. 172.50) zur Folge hat, überprüft werden. Insbesondere im Bezug zu den Personenwagen und zum Gewerbe-, sowie dem Landwirtschaftsverkehr.
- Es ist zu prüfen, ob die Kategorie „Anhänger Landwirtschaft und Arbeitsanhänger“ von der Verordnungsänderung ausgenommen werden sollen.
- Beim Sachtransport (Lastwagen und Anhänger) sollte sich die Mehrbelastung in einem verträglichen Rahmen halten, da es sich hier nicht um Freizeitfahrten handelt, sondern um Gewerbebindenverkehr.
- Für emissionsarme Lastwagen und Traktoren ist ebenfalls ein Bonussystem zu prüfen.
- Sobald der Bund über die vollständig geführte Fahrzeugliste mit Umweltetikette verfügt, soll der Kanton Solothurn diese übernehmen und die Verordnung entsprechend anpassen, überarbeiten und den direkten Umstieg auf die "Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge" vorbereiten.

Für die SP des Kantons Solothurn

Ivano Dicono

Parteisekretär



Solothurn, 17. September 2007