

Rabattsystem in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern

Z1

Zielsetzung

Energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge sollen durch ein Rabattsystem bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer begünstigt werden.

Mit der Differenzierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien kann eine Lenkungswirkung beim Autokauf erzeugt werden. In manchen Kantonen sind in der Vergangenheit Vorstösse und Volksabstimmungen mit dem Ziel, sparsame und wenig Schadstoffe ausstossende Fahrzeuge steuerlich zu begünstigen, gescheitert, z.B. wegen fehlenden Indikatoren, fehlender Koordination mit Nachbarkantonen oder gleichzeitigen Steuererhöhungen. Inzwischen haben sich die Voraussetzungen verbessert. Auf Initiative der ZUDK und des Amtes für Strassen- und Schiffsverkehr Uri haben Vertreter der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen und der Strassenverkehrsämter, des Bundes und Experten (ETHZ) gemeinsam ein Rabattmodell entwickelt, das unabhängig von der geltenden Bemessungsgrundlage ist und insbesondere keine Änderung in den bestehenden Bemessungsgrundlagen erfordert. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat an der Entwicklung teilgenommen und vorgeschlagen, das Modell in Form einer asa-Empfehlung zu publizieren. Inzwischen ist das Modell auch den betroffenen kantonalen Konferenzen der Bau-, Umwelt-, Energie-, Finanz-, Justiz-, Sicherheits- und Polizeidirektoren präsentiert worden und hat deren Unterstützung erhalten. In mehreren Kantonen wird es schon in diesem Jahr in regierungsrätliche Vorlagen zur Änderung der Motorfahrzeugsteuern aufgenommen. Im Herbst 2007 wird das Modell an einer Medienorientierung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Rabattmodell soll auch in den ZUDK-Kantonen eingeführt werden. Herzstück des Systems ist ein befristeter Rabatt bei der Motorfahrzeugsteuer für neue Personenwagen mit der Energieetikette Kategorie A. Als Übergangsbedingung gilt zudem, dass Dieselfahrzeuge der Kategorie A nur rabattberechtigt sind, falls sie mit einem geschlossenen Partikelfilter ausgerüstet sind. Für Lieferwagen, für die es noch keine Energieetikette gibt, kann ein Rabatt gewährt werden, wenn sie vorzeitig die Norm Euro 5 resp. Euro 6 erfüllen. Sobald die Energie- durch die Umwelteetikette ersetzt wird, wird das Rabattkriterium auf diese übertragen. Mit dem Rabatt wird ein Anreiz zum Kauf energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge gegeben.

Mit der Energieetikette wird primär die Energieeffizienz eines Fahrzeugs klassiert. Erst mit der Umwelteetikette werden weitere ökologische Kriterien mitberücksichtigt. Deshalb wird die Partikelfilterpflicht als Zusatzbedingung gefordert und deshalb soll so rasch wie möglich auf die Umwelteetikette umgestiegen werden. Das UVEK hat inzwischen BAFU und BFE beauftragt, die Erkenntnisse aus dem Projekt Keef (Kriterien für emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge, Massnahme des Aktionsplans gegen Feinstaub) zu nutzen und auf dieser Basis die Energie- in eine Umwelteetikette zu erweitern.

Gleichzeitig wird mit der Massnahme B2 „Differenzierung der Automobilsteuer“ ein Antrag an den Bundesrat gestellt, die Umwelteetikette möglichst bald zu realisieren und auch bei der Automobilsteuer (Importsteuer) eine ökologische Differenzierung auf Basis Energie-/Umwelteetikette/Keef einzuführen, um die Lenkungswirkung zu verstärken.

Erwartete Wirkung

Die Wirkung hängt, ähnlich wie bei der Automobilsteuer (B2), von der konkreten Ausgestaltung ab, insbesondere von der Höhe des (befristeten) Rabatts, der Ausgestaltung der Finanzierung des Bonus (z.B. Malus auf wenig energieeffiziente Fahrzeuge) und die Kommunikation des Rabatts im Verkauf. Die Lenkungswirkung bezieht sich ausschliesslich auf den Zeitpunkt des Autokaufs. Deshalb ist der Rabatt befristet. Dies hat gleichzeitig den Vorteil, dass das System dynamisiert werden kann und nicht alte Fahrzeuge gefördert werden. Im Vordergrund steht eine Lenkungswirkung bez. spez. Energieverbrauch von neuen Personenwagen. Insgesamt kämen ca. 15% der Neuwagen in den Genuss des Rabatts. gefördert. Für die Schätzung der Emissionsreduktionen wurde angenommen, dass der Anteil um 3 Prozentpunkte ansteigen würde. Die emissionsreduzierende Wirkung wird im Laufe der Jahre kumuliert, weil die sparsameren Fahrzeuge ca. 10 Jahre in der Flotte bleiben.

Eine provisorische Schätzung weist auf eine Einsparung von jährlich ca. 500 t CO₂, die sich über min-

destens 10 Jahre kumulieren, bis ein stationärer Zustand in der Fahrzeugflotte erreicht wird (ca. 2020 falls Einführung ab 2008). Dann wäre die jährliche Einsparung in der Grössenordnung 5000 t CO₂ und ca. 10 t NO_x. Diese Schätzung ist noch grob. In mehreren Kantonen werden zurzeit solche Rabattsysteme geprüft. Dabei werden auch zuverlässigere Schätzungen angestellt werden. Wenn die Lenkungswirkung des Rabattsystems stärker angenommen als hier angegeben, würden sich die Reduktionsmengen entsprechend erhöhen.

Beschreibung der Modellmassnahme

In den ZUDK-Kantonen wird ein befristeter Rabatt für energieeffiziente und saubere Neuwagen auf der Motorfahrzeugsteuer gewährt. Das bestehende Steuersystem selbst wird dadurch nicht tangiert.

Rabattberechtigt sind neue Personenwagen in der Effizienz-Kategorie A gemäss Energieetikette BFE, später gemäss Umweltetikette. Für die Übergangszeit gilt für Diesel-Fahrzeuge die verbindliche Zusatzbedingung „geschlossener Partikelfilter“. Zusätzlich kann auch noch der CO₂-Ausstoss pro km begrenzt werden. Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder Treibstoffen ist keine Sonderregelung nötig: Sie sind rabattberechtigt, wenn sie wie konventionelle Fahrzeuge in die Kategorie A fallen. Eine weitere Förderung von Technologien ist im Rahmen des Rabattmodells – abhängig von der kantonalen Stossrichtung – möglich. Falls Neufahrzeuge keine Energieetikette tragen, gilt die Umkehr der Beweislast: Der Eigentümer muss die Zuordnung seines Fahrzeugs zur Kategorie A nachweisen, um in den Genuss des Rabatts zu gelangen (z.B. bei Direktimporten). Diesel-Personenwagen, die mit einem Partikelfilter nachgerüstet werden und die vom Alter her noch in die Rabatt-Dauer fallen, werden durch die Nachrüstung nicht begünstigt (die Zahl rabattberechtigter Fahrzeuge wäre aufgrund der zeitlichen Befristung sehr klein, zudem ist der Wirkungsgrad bei Nachrüstungen sehr unterschiedlich und müsste bei der Rabattgewährung berücksichtigt werden). Der Rabatt ist auf 3-4 Jahre befristet. Die Höhe des Rabatts beträgt mindestens 50%, maximal 100%. Akkumuliert soll ein Rabatt in der Höhe von ca. Fr. 1000.- resultieren. Er ist an das Fahrzeug gebunden und überträgt sich bei Handänderungen innerhalb des Rabatt-Zeitraums.

Die **Finanzierung** des Rabatts soll einnahmenneutral erfolgen. Der Steuerausfall durch Rabattgewährung kann z.B. durch eine leichte Erhöhung des Steuersatzes kompensiert werden. Weil der Anteil Fahrzeuge mit Rabatt gemessen an der gesamten Flotte gering ist (Grössenordnung 5%), ist auch die nötige Erhöhung des Steuersatzes gering (schätzungsweise 5-15 CHF pro Jahr pro Fahrzeug). Als Variante kann der Steuerausfall statt einer generellen Steuererhöhung auch durch einen Malus auf den verbrauchsstarken Fahrzeugen kompensiert werden. Damit würde aus dem Rabatt- ein Bonus-Malus-System, mit dem die Lenkungswirkung verstärkt werden könnte.

Die Energieetikette, später auch die Umweltetikette, wird alle zwei Jahre vom Bund auf den aktuellen Stand der Technik angepasst. Damit ist die **Dynamisierung** des Rabattkriteriums garantiert. Die ZUDK-Kantone beantragen beim Bund, dass die Kantone in der Projektgruppe Umweltetikette vertreten sind und bei der Dynamisierung mitwirken können.

Für neue **Lieferwagen** ist die Zuordnung zu einer Effizienz-Kategorie noch nicht möglich. Vorübergehend kann eine ähnliche Förderung für jene Fahrzeuge ins Auge gefasst werden, die der besten, auf dem Markt erhältliche Euronorm entsprechen und die noch nicht Pflicht ist. Zurzeit wäre das die Euro-5-Norm, die für Lieferwagen ab 2010 in Kraft tritt. Die Regelung für Lieferwagen könnte auch auf **schwere Nutzfahrzeuge** übertragen werden (Rabatt für Euro 5). Weil bereits die LSVA eine starke Lenkungswirkung hat, ist aber keine zusätzliche Lenkung zu erwarten. Auf die Ausdehnung des Rabattsystems für schwere Nutzfahrzeuge wird deshalb verzichtet. Für neue **Motorräder** gibt es (noch) keine Zuordnung zu einer Effizienz-Kategorie. Auch gibt es über die seit 1.1.2006 geltende Euro-3-Norm hinaus noch keine neuen Grenzwerte, sodass ein Effizienz-Kriterium effektiv fehlt. Auf ein Rabattsystem wird deshalb verzichtet.

Indikatoren

Anteil der rabattberechtigten Personen- und evtl. Lieferwagen in den ZUDK-Kantonen im Vergleich mit Kantonen, die über kein solches Rabattsystem verfügen.

Rechtsgrundlagen

Energiegesetz (EnG) vom 26. Juni 1998 (Stand am 13. Juni 2006), SR. 730.
 Energieverordnung (EnV) vom 7. Dezember 1998 (Stand am 12. Dezember 2006), SR 730.01
 Umweltschutzgesetz (USG) vom 7. Okt. 1983 (Stand am 4. Juli 2006), SR 814.01

Notwendige Schritte für die Einführung in den Kantonen

Das Rabattsystem hat den grossen Vorteil, dass die in den Steuergesetzen verankerten und kantonale unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen nicht verändert werden müssen. Gleichwohl sind einige Entscheide zu fällen: In den ZUDK-Kantonen, die bereits Steuererleichterungen für ausgewählte Fahrzeuge vorsehen, ist das Auswahlkriterium anzupassen bzw. auszudehnen. Bevorzugungen sind in den Kantonen LU, NW, OW, UR, ZG bereits in Kraft, im Kt. SZ ist ein entsprechender Vorstoss hängig. In jedem Kanton ist zu prüfen, welche juristischen und politischen Schritte die Einführung des Rabattsystems erfordert und auf welche Weise der Rabatt finanziert werden soll. Zudem muss entschieden werden, ob auch Lieferwagen in das Rabattsystem eingebunden werden sollen. Wenn möglich soll die Einführung des Rabattsystems in der Kompetenz der Regierung (auf dem Verordnungsweg ohne Änderung des Steuergesetzes) realisiert werden, z.B. mit einer neuen „Rabatt-Verordnung“, abgestützt auf den Massnahmenplan. Die Finanzierung des Rabatts kann evtl. in der kant. Energiegesetzgebung mit der Erhebung einer „Auto-Taxe“ sichergestellt werden.

Gesamtkosten

Direkte Kosten für die ZUDK:

- Einmalige Initialisierungskosten: Die Umsetzung erfordert verwaltungsinternen Aufwand zur Einführung des Rabattsystems. Es ist mit einmaligen Initialisierungskosten insbesondere im Bereich IT/Datenverarbeitung/Software zu rechnen. Die gesamte Abrechnungssoftware, die erstmalige Zuordnung der Fahrzeuge in Rabatt-Kategorien verbunden mit einem entsprechenden Schulungsaufwand führt pro Kanton zu geschätzten Sach- und Personalkosten in der Grössenordnung von 200-300'000 CHF, ein Grossteil dieses Aufwands wird für die Anpassung der Software anfallen. Durch die gleichzeitige Einführung eines Rabattsystems in mehreren ZUDK-Kantonen und eine gemeinsame Ausschreibung der erforderlichen Leistungen der ZUDK-Kantone lassen sich beträchtliche Synergieeffekte erzielen. Allenfalls lassen sich auch auf Systeme von anderen Kantonen (nicht ZUDK) übernehmen bzw. anpassen, was ebenfalls zu Einsparungen führen kann. Würden alle sechs ZUDK-Kantone die Massnahme unter Nutzung solcher Einsparmöglichkeiten umsetzen, kann mit Kosten in der Grössenordnung von 0.5 bis 1 Mio. CHF gerechnet werden. Dabei ist zu erwähnen, dass auf Grund der laufenden Vorstösse auch ohne Massnahmenplan Änderungen in den Steuersystemen durchgeführt werden müssen, die Kosten sind deshalb eher im Rahmen des generellen Vollzugsaufwands zu interpretieren und weniger als unmittelbare Kosten des Massnahmenplans.
- Jährlich wiederkehrende Personalkosten: Aufgrund des neuen Rabattsystems müssen regelmässig die neu auf den Markt gekommenen Fahrzeuge erfasst werden. Ausserdem erhöht sich allenfalls der Aufwand durch die unterjährige Rechnungsstellung für rabattberechtigte Fahrzeughalter. Auf Basis von Erfahrungswerten in anderen Kantonen ist für die ZUDK-Kantone mit insgesamt ungefähr 100% zusätzlichen Stellenprozent auf Sachbearbeitungsstufe zu rechnen. Dies führt zu zusätzlichen jährlich wiederkehrenden Kosten in der Grössenordnung von 100'000 CHF. Im Jahr des Systemwechsels dürfte der Aufwand grösser sein (in Tabelle 6 mit der Kostenschätzung werden 150'000 CHF eingesetzt).

Indirekte Kosten:

- Das Steuersubstrat wird bei Einführung des Rabattsystems nicht verändert, wenn das System einnahmenneutral ausgestaltet wird. Insofern fallen bei den Fahrzeughaltern gesamthaft keine höheren indirekten Kosten an.
-

Erläuternde Dokumente

Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personewagen. Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa), Entwurf vom 2. Juli 2007.

de Haan P. et al.: Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14, Institute for Environmental Decisions (IED), Natural and Social Science Interface (NSSI), ETH, Zürich, 8. März 2007

Energieetikette des BFE: <http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/index.html?lang=de>

Umweltetikette: siehe Pressemitteilung des UVEK vom 4. Juli 2007
<http://www.bafu.admin.ch/luft/03593/04824/index.html?lang=de>